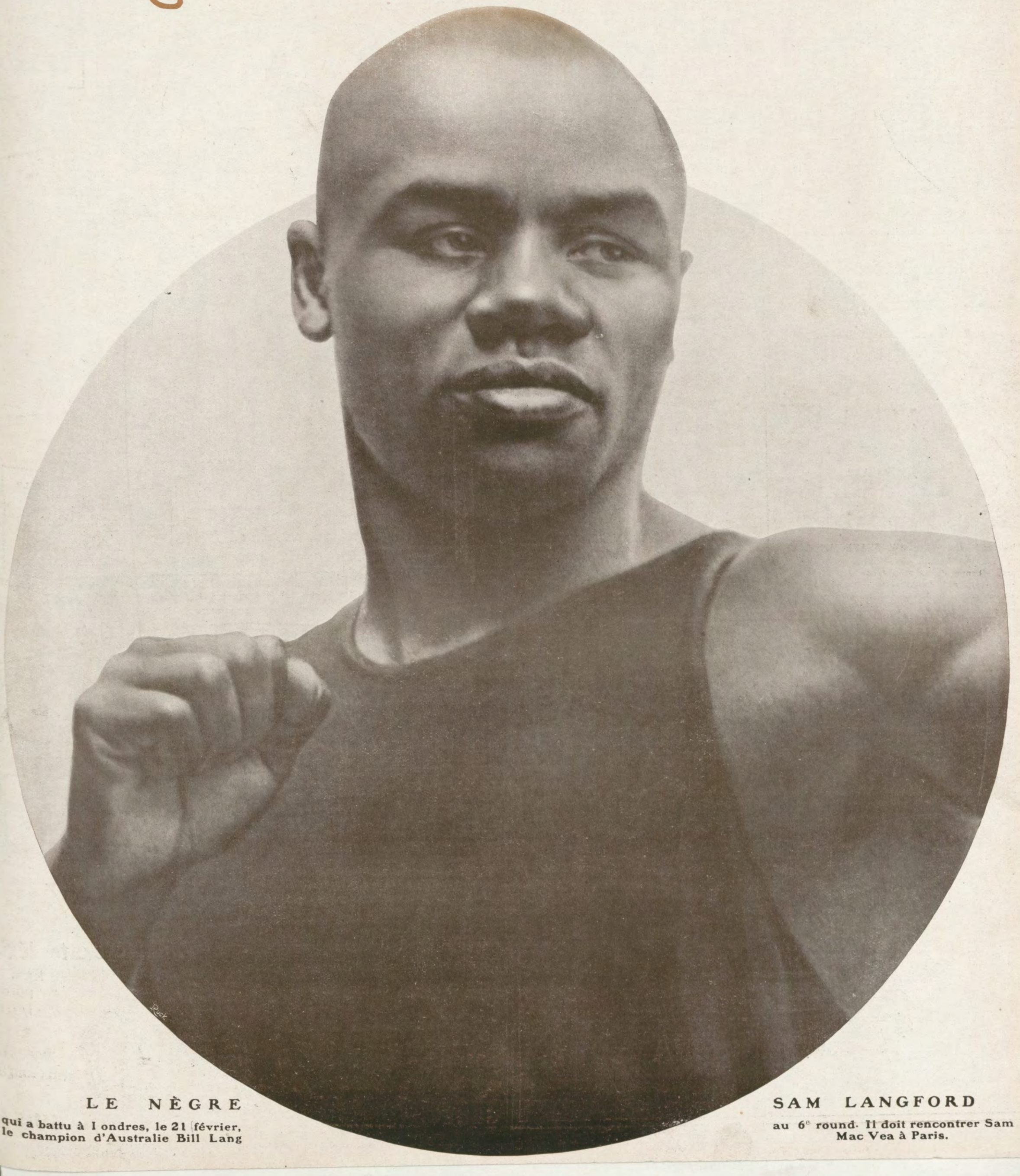
14e Année. — N° 649.

Le Numéro : 50 centimes.

Europe : 0 fr. 60 — Autres pays : 0 fr. 75

25 Février 1911. — Tous les Samedi

LA VIE AU GRAND AIR



LE NÈGRE

qui a battu à Londres, le 21 février, le champion d'Australie Bill Lang

SAM LANGFORD

au 6e round. Il doit rencontrer Sam Mac Vea à Paris.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

A LA
CORBEILLE FLEURIE

BRISE EMBAUMÉE VIOLETTE

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME

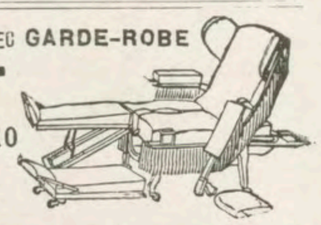
PARIS

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROIDINE BOUTY,** *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE,** 3bis, R. de Dunkerque, Paris, contre mandat-poste de 10f
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN
en ayant soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.*

AUTOMOTEUR AVEC GARDE-ROBE

DUPONT



10, Rue Hautefeuille, 10
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Envoi Franco du Catalogue
AUCUNE SUCCURSALE

MESDAMES

Les Véritables **CAPSULES**
des Drs **JORET & HOMOLLE**
Régularisent les Epoques et en Evitent les Douleurs.
Le Fl. 4f50 fco. Phie SEGUIN, 165, Rue St-Honoré, Paris.

SAGE-FEMME 1re cl. *Pensionnaires toute Époque.* BARLET, 112, rue Réaumur,
Beauté des Seins, Epilation, Obésité. — *Renseignements gratis*

ELLIMAN'S
Embrocation

ELLIMAN'S "ROYAL" EMBROCATION
pour les animaux.
Pour foulures, rhumatismes, courbe, suros, éparvin, éponge, capelet, molettes, contusions, chevauchées, meurtrissures, coupures, genoux couronnés, blessures de la selle ou du harnachement, maux de gorge, foulures chez les chiens, crampes chez les oiseaux, etc.

ELLIMAN'S "UNIVERSAL" EMBROCATION
a l'usage des personnes.
Pour rhumatismes, foulures, meurtrissures, lumbago, maux de gorge dûs au froid, rhumes de poitrine, bronchite chronique, crampes, maux de reins, courbature et fatigue du corps après exercice, etc.

ELLIMAN, SONS & Co, SLOUGH, ANGLETERRE.

En vente dans toutes les Pharmacies de France et de l'Etranger.

WINSLOW'S Skates

PATINS
de
Jesse CAREY
Gagnant du Patin d'Or
(Course de 24 heures)

CATALOGUE FRANCO.

THE SAMUEL WINSLOW SKATE M.F.G. Co.
New-York, London, Paris, Berlin.
64, Avenue de la Grande-Armée, PARIS.
Usines : Worcester Mass. U.S.A.

Brevets

Marques

Modèles

Procès

Weismann & Mari
Ingénieurs des Arts et Manufactures
Conseils en matière de Propriété Industrielle
Membre de la Chambre Syndicale des Industries Aéronautiques

Tél.
111.16

PARIS (IXe)

90, Rue d'Amsterdam

VIN
TONIQUE
au **QUINQUINA**

BALLES DE GOLF

DUNLOP

LES MEILLEURES

PARIS ø 14, rue Piccini, 14 ø PARIS

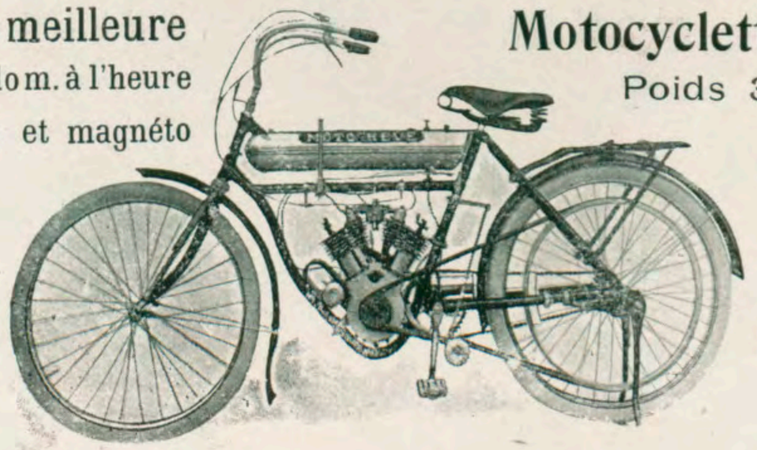
LA MOTO-RÊVE

MÉDAILLE D'OR DU TOURING-CLUB DE FRANCE 1908-1909

Reconnue la meilleure
Vitesse 6 à 60 kilom. à l'heure
1 et 2 cylindres et magnéto

DOUCE
SIMPLE

GENÈVE



Motocyclette légère
Poids 38 kgs.
Force
et 2 1/2 HP

ROBUSTE
SILENCIEUSE

SUISSE

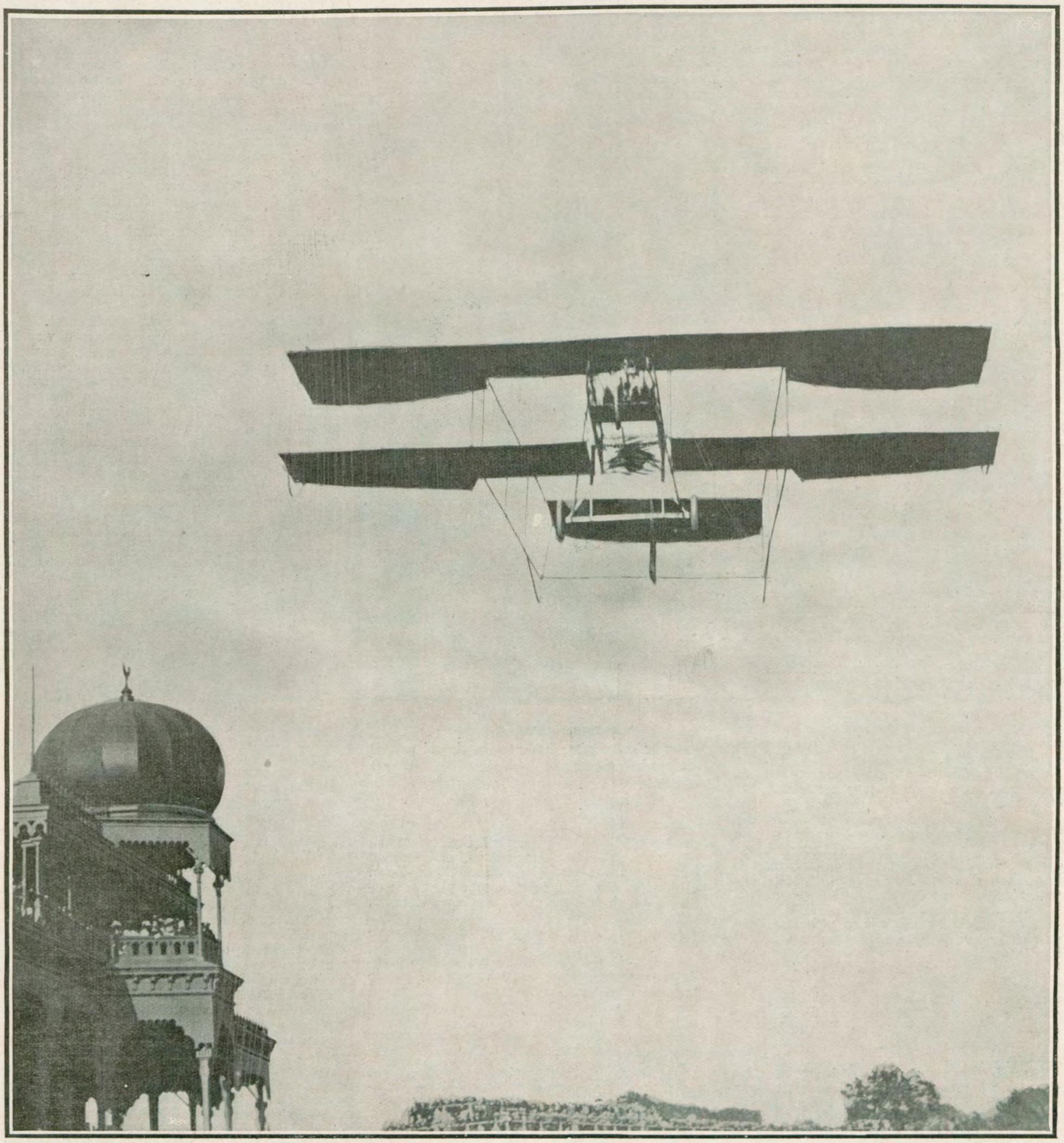
Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie, February 25 th 1911.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

25 Février 1911 — N° 649
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées. Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, avenue du Maine
Publicité : HUGUET, DE PALLISSAUX & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage.. .. .. 750 fr.



LES VOLS DE BIELOVUCIC A LIMA

Le jeune aviateur Bielovucic est en ce moment au Pérou où il accomplit des vols magnifiques. C'est à l'hippodrome de Lima qu'il évolue devant toute la haute société péruvienne. Le Président de la République a tenu à venir assister à ses randonnées aériennes et à le féliciter. Dans ce but, il a donné une réception au Palais National. L'ancien recordman de Paris-Bordeaux va continuer ses envolées dans l'Amérique du Sud avant de revenir en France où il compte bien accomplir quelques importantes prouesses.

L'AVIATION MARITIME

Nous avons demandé à l'enseigne de vaisseau Conneau ce qu'il pensait de l'aviation maritime. Cet officier, qui est l'un de nos plus habiles et de nos plus savants aviateurs militaires, nous a adressé cet article sur l'avenir de l'aéroplane dans la marine.

Il est nécessaire que l'opinion publique, aujourd'hui très éclairée sur toutes les questions nouvelles, qui s'est passionnée lors du Circuit de l'Est et des manœuvres de Picardie pour l'aviation militaire, sache l'importance des services que l'aviation pourrait rendre à notre marine de guerre ainsi qu'à notre flotte marchande.

Il est en effet regrettable que certaines personnes, en voyant des officiers de marine se consacrer à l'aviation, aient cru qu'il s'agissait non pas d'une adaptation de l'aviation à la marine mais bien d'une adaptation des marins à l'aéroplane. Il est vrai qu'en 1870, lors du siège de Paris, quand il s'agit d'envoyer par la voie des airs des nouvelles de la capitale investie au reste de la France, les équipages des ballons furent surtout composés de matelots ; on estimait alors que la navigation aérienne par ballon libre et la navigation maritime offraient quelque ressemblance. Il semble qu'on aurait gagné à confier le sort de ces aérostats à des pilotes mieux informés des lois de Mariotte et de Gay-Lussac que ne l'étaient nos gabiers et nos fusiliers brevetés d'alors. Pour l'aviation, au contraire, la ressemblance est plus fidèle ; la conduite de l'aéroplane ne diffère pas tant de celle d'un fin voilier et il est certain qu'on trouverait parmi les pêcheurs de la côte, de même que sur les passerelles de nos navires de guerre, des hommes jeunes, possédant déjà les qualités et le sens particulier, nécessaires au véritable aviateur.

De quelle utilité sera donc l'aéroplane actuel appliqué à la navigation maritime ?

L'aéroplane actuel n'est pas encore, hélas! semblable aux goélands et aux albatros, aux grands oiseaux du large, maîtres de l'air marin, véritables rois de l'Océan, car ils en habitent à la fois, les rochers, les vents et les vagues ; ceux-ci volent inlassablement, se posent sur les grandes houles et s'envolent de nouveau sur leurs puissantes ailes défiant les vents et les tempêtes. L'oiseau de mer humain n'est pas encore éclos, celui qui habite nos aérodromes n'a qu'un souffle limité, au bout duquel il lui faut chercher le nid où il trouvera le repos et les forces nécessaires à de nouvelles envolées.

Mais il ne faut pas pour cela renoncer à l'utiliser comme auxiliaire de notre marine et principalement de notre marine de guerre, car s'il ne peut encore trouver pratiquement un point d'appui sur la mer, il peut déjà se servir du refuge que lui offrirait un navire spécialement équipé à cet effet.

C'est là le but, le seul actuellement pratique, vers lequel doivent tendre tous nos efforts.

L'aéroplane sur les navires.

Quand l'homme prendra aisément son essor du pont d'un navire, et pourra revenir, sans danger, aborder à son point de départ une fois sa mission d'observateur accomplie, ce jour-là sera résolu le problème le plus général de l'aviation maritime.

La solution qui consiste à se poser sur l'eau et à s'envoler de l'eau n'offre pas un intérêt immédiat.

En cas d'une panne de moteur, l'aviateur étant dans l'impossibilité absolue de réparer son avarie, il se trouvera tout aussi désemparé que si son appareil était muni d'un simple flotteur destiné seulement à l'empêcher de couler à pic et à lui permettre d'attendre du secours.

Il semble donc que la marine française doive s'en tenir à la première solution, c'est-à-dire l'abordage et l'envolée du pont d'un navire. Des expériences faites en Amérique en ont suffisamment démontré la possibilité, et nous en admirons sincèrement la hardiesse et l'ingéniosité, tout en regrettant d'avoir été devancés dans leur exécution. Nous disons leur exécution seulement, car les prouesses de l'Américain Ely n'ont pas surpris les aviateurs maritimes français : la question de l'abordage sur un navire avait été étudiée par la Commission d'aéronautique navale au mois de juillet dernier et un officier de marine avait instamment demandé l'autorisation d'en faire l'expérience au mois d'octobre. En cette occurrence, la marine française eût certes pu marcher à la tête des autres nations comme le fait notre armée dans la voie de l'aviation militaire. La prudente réserve observée jusqu'ici nous a fait perdre le mérite de la priorité, mais la solution définitive n'est pas encore trouvée, et, si ces expériences ont montré que la manœuvre en question était désormais possible, il reste à la

Les officiers aviateurs à Pau.

De gauche à droite : le lieutenant de cuirassiers de Rose, le lieutenant de dragons de Malherbe et l'enseigne de vaisseau Conneau, qui se sont révélés à Pau par de spendides vols.

rendre pratique et sûre, et à l'exécuter non plus sur un navire au mouillage, mais sur un croiseur lancé en pleine mer au maximum de sa vitesse. Et c'est à cette tâche que vont se consacrer prochainement nos marins aviateurs, car des ordres viennent d'être donnés pour aménager la *Foudre* en croiseur porte-aéroplanes.

Donc, soit que l'aéroplane parte d'un point de la côte, pour y revenir, soit qu'il s'élève de la plage d'un navire pour retourner s'y poser, voici notre oiseau de terre « amariné » et apte à rendre des services.

Voyons maintenant quelle sera la mission que nous allons lui confier.

Les usages de l'aéroplane.

Nous apercevons déjà qu'il y aura deux sortes de ces auxiliaires ailés : les aéroplanes côtiers et les aéroplanes de haute mer.

Les premiers auront leur point d'appui à terre dans les environs d'un port de guerre et devront assurer le service de reconnaissance jusqu'à une distance de 100 à 150 kilomètres de la côte. S'élevant progressivement à une grande hauteur, ils pourront scruter l'horizon jusqu'à 100 milles au large et revenir au port après deux heures ou deux heures et demie de vol, avec la certitude qu'aucun ennemi n'a pu échapper à leur vue.

Cet appareil aura encore l'importante mission de sonder du regard les chenaux de sécurité de sortie des escadres pour y déceler, le cas échéant, la présence des redoutables mines sous-marines. En temps de guerre, en effet, nos navires doivent suivre, pour sortir du port, des routes repérées d'avance pour éviter leurs propres torpilles, et l'ennemi peut essayer de barrer ces routes par des lignes de mines sous-marines, visibles seulement pour l'observateur passant à 50 mètres environ au-dessus d'elles. Quand on se rappelle les désastres causés par ce genre d'engin dans la guerre russo-japonaise, on conçoit qu'il faille tenter tous les moyens en notre pouvoir pour les découvrir et les détruire.

Voila déjà une utilisation importante de l'aviation maritime ; cette utilisation a le grand mérite d'être immédiatement réalisable. Mais l'aéroplane de haute mer est appelé lui aussi à rendre les plus grands services à notre marine de guerre ; et c'est lui qui par les grands corsaires ailés de l'océan, mérite tous nos soins et toutes nos attentions.

Et d'abord, un mot de son nid flottant.

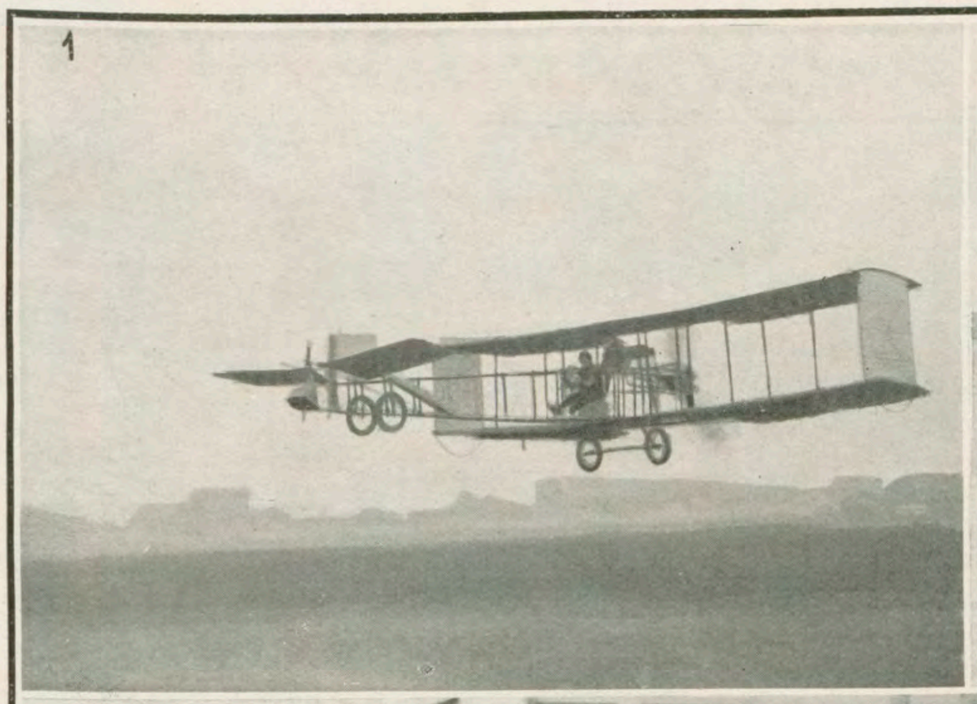
Le navire porte-aéroplanes sera un navire de très fort tonnage, à grande vitesse, pouvant soutenir cette vitesse en service courant, à grand rayon d'action, ayant des plages avant et arrière larges, longues et bien dégagées, muni d'une installation de télégraphie sans fil, avec des mâts de charge bien débordants, de vastes panneaux et des cales spacieuses pour l'arrimage des appareils.

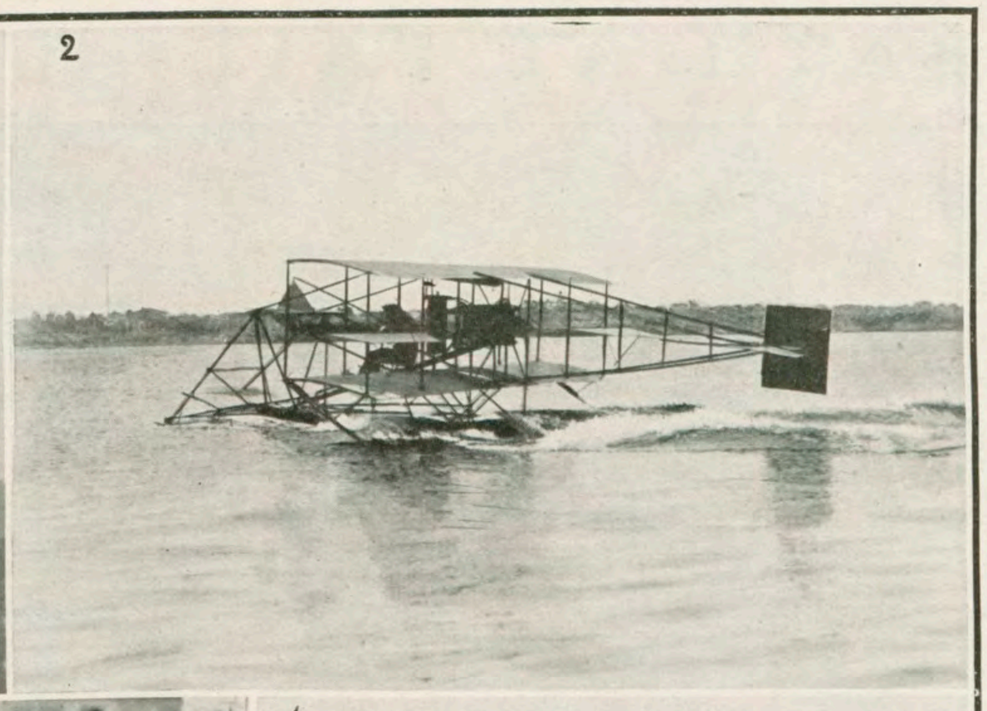
Or, la marine aura à sa disposition, en temps de guerre, un nombre suffisant de ces unités de transport ; ce sera, en effet, une utilisation rationnelle des croiseurs auxiliaires à grande vitesse tels que la « Provence » et les paquebots rapides similaires de la Compagnie Transatlantique, qui réunissent merveilleusement toutes ces qualités. Ces navires seraient partout suivis de deux contre-torpilleurs à très grande vitesse, destinés à porter secours, au besoin, aux appareils naufragés. Voilà l'abri mobile, le port où notre navire ailé viendra se réfugier et chercher de nouvelles forces.

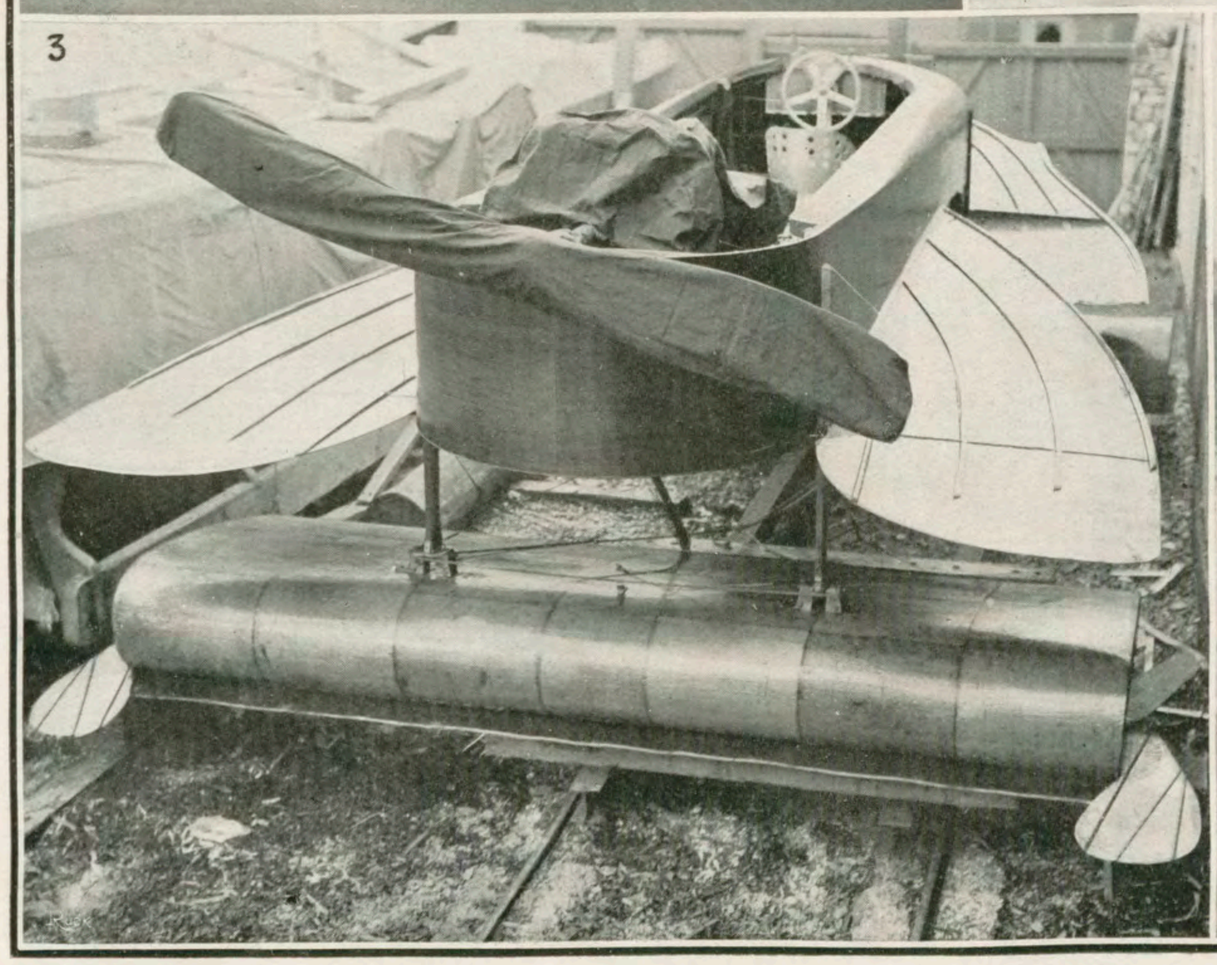
Voyons maintenant l'appareil volant.

L'aéroplane de haute mer devra être léger et peu encombrant (du type monoplan par conséquent), il devra avoir une grande vitesse, environ 100 kilomètres à l'heure et un moteur surabondant pour lui permettre de s'élever rapidement à de grandes hauteurs, comme nous en verrons l'utilité dans la suite. Il lui faudra encore une bonne tenue dans le vent, et une grande sensibilité de ses organes de direction, pour lui faciliter la manœuvre d'abordage sur le navire. Etant donné le rôle qu'on lui réserve, l'appareil à une place suffira. Les ailes rendues étanches et un flotteur de toile amarré dans le fuselage assureront la flottabilité de l'appareil pendant une heure au moins en cas de chute, ce qui permettra le sauvetage de l'aviateur et de son appareil, dans la plupart des circonstances. Enfin, ses ailes seront démontables pour faciliter l'arrimage à fond de cale.

Ces conditions réalisées, les manœuvres de départ et d'abordage paraissent aisées pour un aviateur exercé : si le navire a une grande plage à l'avant, il sera lancé à sa vitesse maxima debout au vent, l'aéroplane bénéficiant ainsi d'un vent de 10 à 15 mètres à la seconde, en sens inverse de sa marche, s'élèvera sans difficulté au bout de quelques mètres. Si le navire n'a qu'une plage arrière, il sera nécessaire de battre en arrière de toute la puissance de ses machines en remontant encore dans le vent. l'aéroplane se trouvera donc placé dans les mêmes conditions et prendra facilement son vol. La manœuvre de l'abordage se fera de même sur la plage arrière, le bâtiment maintenu debout au vent à sa vitesse maxima. Il est probable que, par cet artifice, l'oiseau humain se posera sans difficulté sur le pont et







Les aéroplanes flottants.

1. Le canard des frères Voisin destiné à prendre son vol et à se déposer aussi facilement sur la terre ferme que sur l'eau. — 2. Le biplan, que Glenn Curtiss est en train d'expérimenter à San Diégo, prend son élan avant de s'enlever. — 3. L'arrière de l'appareil Ravaud. — 4. Le Ravaud que son constructeur essaye en ce moment en Angleterre.

s'arrêtera presque instantanément, surtout si l'on a eu soin de donner au plan du navire une légère inclinaison vers l'arrière. Si ces précautions ne suffisaient pas, un dispositif analogue à celui employé par les Américains achèverait d'absorber la force vive de l'appareil. En tous cas, grâce à la position vent debout, le navire ne roulera pas, et le tangage sera par temps maniable, trop peu sensible pour offrir le moindre danger.

L'aéroplane éclaireur d'escadre.

L'aviateur marin une fois entraîné, il ne lui restera plus qu'à accomplir l'importante mission qui va lui être confiée. Le rôle qu'il a à remplir est celui d'éclaireur d'escadre, de même que l'aéroplane militaire éclaire la marche de l'armée; mais avec cette différence que sa faculté d'observation sera bien plus grande, et rendue plus facile par l'absence des forêts et des vallées, et par la nature même des objectifs à découvrir. Sur l'immensité plate et nue de la mer, l'œil perçoit sans effort la moindre fumée, à plus forte raison le noir nuage qui accompagne toute division ou escadre en marche. C'est ainsi que chassent les grands oiseaux de mer : l'albatros rapace, poussé par la faim, s'élève dans le ciel sur ses puissantes ailes jusqu'à ce que dans son horizon élargi apparaisse une voile ou une fumée, dans le sillage de laquelle il sait qu'il trouvera sa nourriture.

Le croiseur éclaireur se portera donc à une grande distance en avant de l'escadre et restera en contact avec elle par la télégraphie sans fil. L'aviateur, prenant son vol, s'élèvera sur son observatoire ailé à des hauteurs variables suivant le temps, mais pouvant atteindre 1.000 et 1.500 mètres au bout d'une demi-heure; de là, sa vue se promènera sur un horizon de 160 milles de large; en toute sécurité, voyant sans être vu, il pourra dénombrer l'ennemi, observer sa force, sa route et sa formation, puis, redescendant à tire d'ailes vers son convoyeur, il peut télégraphier à l'escadre amie les renseignements obtenus 10 à 12 heures avant que la rencontre ne puisse avoir lieu.

Etre prévenu 12 heures avant le combat, pouvoir l'accepter ou le différer, pouvoir à volonté, par un changement de route éviter l'ennemi ou bien attendre des renforts, opérer sa jonction avec une autre division, tomber à l'improviste sur un adversaire isolé, commencer un mouvement tournant ou une diversion à son choix et en toute connaissance de cause, le champ s'ouvre à l'esprit du tacticien aussi large que l'étendue de son horizon agrandi.

Et l'on se priverait de ce formidable moyen de vaincre! Après avoir donné la parole à nos cuirassés par la télégraphie sans fil, on leur refuserait la vue puissante et indispensable dont les doterait l'aviation!

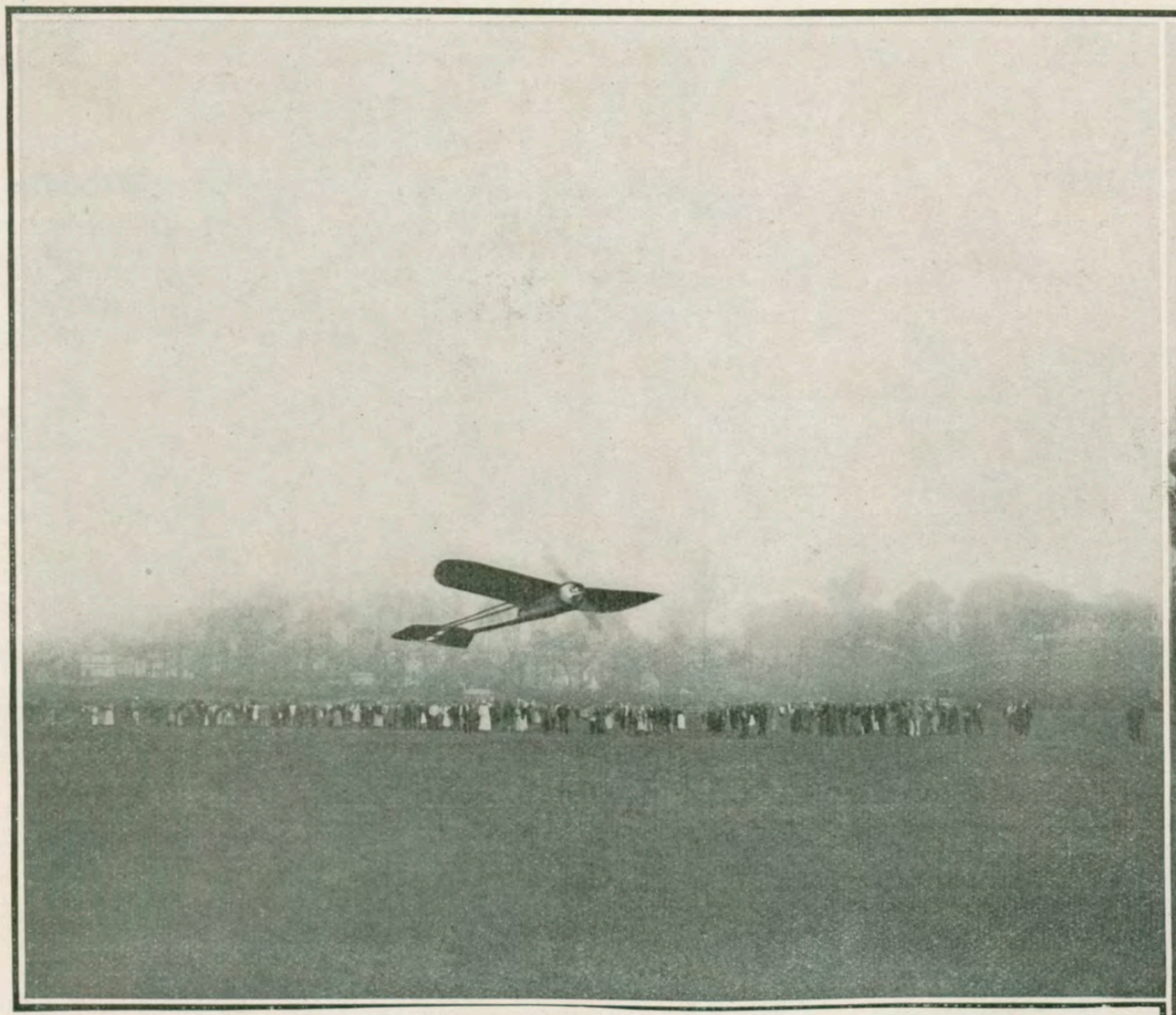
Pour en revenir à des idées plus pacifiques, et envisager l'aviation maritime dans son utilisation la plus générale, il convient de noter que l'aéroplane marin ne sera pas seulement un auxiliaire de nos engins de destruction, mais qu'il pourra être d'une grande utilité à notre flotte marchande. Les transatlantiques pourront sans ralentir leur marche, et sans se déranger de leur route, envoyer à terre les correspondances urgentes; ou bien, surpris par la brume, il pourront envoyer vers le ciel l'observateur aérien qui les dirigera vers le port ou les préservera du danger.

Enfin, cette vigie ailée sera seule capable de découvrir au fond de l'horizon le navire en détresse, et ainsi l'aviation maritime auxiliaire puissante dans les combats meurtriers, sera dans la paix, la dernière espérance des naufragés perdus au milieu de l'océan.

G. Conneau.

Enseigne de vaisseau.

BATHIAT FAIT DU CROSS-COUNTRY



Bathiat quitte Livarot.

Le 14 février, Bathiat concourait pour le Circuit de Lisieux. Le parcours complet comportait 118 kilomètres. Il l'accomplit en moins de 3 heures, s'adjugeant la première épreuve officielle de 1911. Détail technique · monoplan Sommer.

Léon Bathiat félicité.

Léon Bathiat, qui vient de gagner les 6.000 francs du Circuit de Lisieux, se fait photographier au milieu des notabilités du pays : à sa droite, M. Laniel, député, fondateur du prix, à sa gauche, MM. Dalençon, maire de Livarot, et Dentu, maire de Vimoutiers.

M. et Mme Bathiat.

Mme Bathiat, qui suivait son mari en automobile, le retrouve à Lisieux au moment où il vient de descendre de son monoplan Sommer après avoir triomphé.

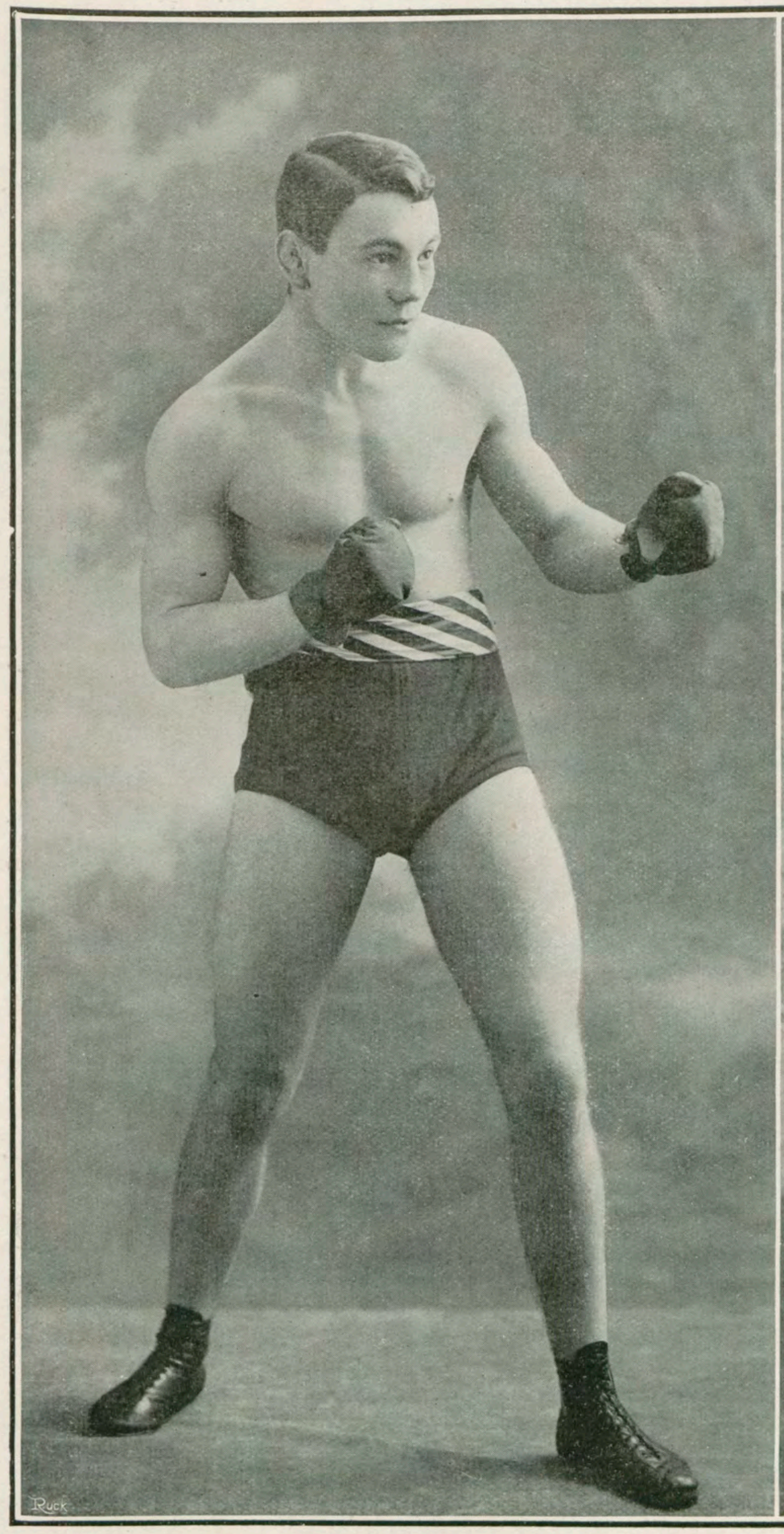
RIEN ne saurait arrêter les aviateurs. Nous sommes à peine au début de l'année. Et de tous les points de la France nous arrive chaque jour le compte rendu de nouvelles prouesses aériennes. S'ils continuent, nos hommes-oiseaux auront bientôt gagné tous les prix qui leur sont destinés. Bathiat, l'autre jour, s'envolait pour le prix de 6.000 francs attribué à celui qui bouclerait le Circuit de Lisieux. Le 14 février, sans bruit, il prenait le départ. Le parcours était de 118 kilomètres. Il s'agissait de partir du champ de courses de Lisieux et de passer au-dessus de Lisieux, Orbec, Vimoutiers, Livarot, Saint-Pierre-sur-Dive, Mézidon et retour à Lisieux. Il fallait virer autour du clocher de Moyaux, petite localité située à 12 kilomètres du départ et revenir à Lisieux. L'allocation consistait en 5.000 francs, offerts par M. Henri Laniel et une prime de 1.000 francs donnée par M. Boivin-Champeraux.

Sur son monoplan Sommer, Bathiat accomplissait le parcours, s'adjugeant ainsi la première épreuve importante de l'année.

F.-A. W.

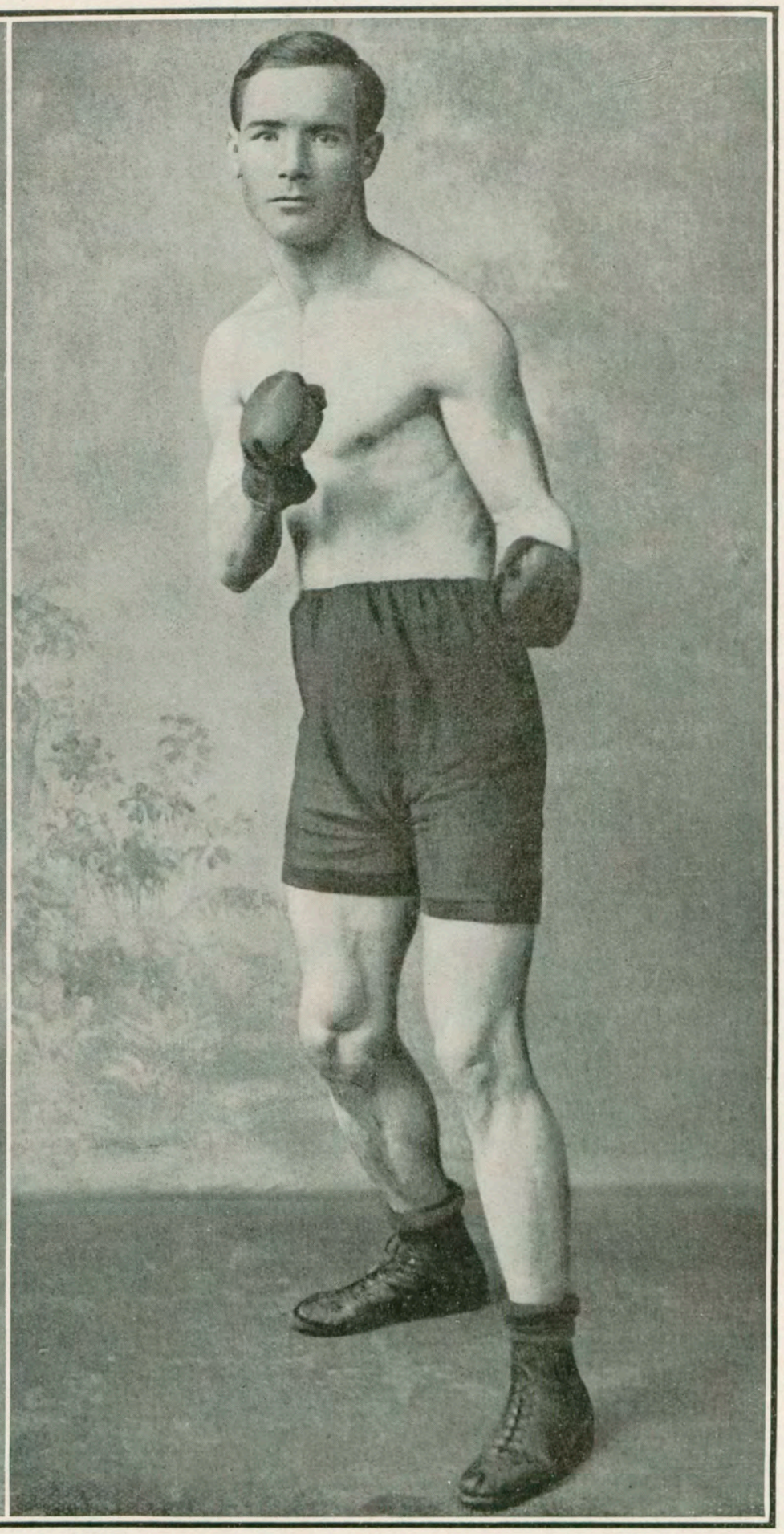
LE MATCH SUMMERS-EUSTACHE

Ce soir se disputera le match très intéressant Summers - Eustache



Eustache.

Le champion de France des welter-weight qui rencontrera ce soir le fameux Anglais Johnny Summers. C'est la première fois que tâche aussi dure aura été imposée en France à l'un des nôtres.



Johnny Su

L'Anglais Johnny Summers, qui possède l'un des plus beaux records du monde, est devenu depuis peu poids mi-moyen. Il a été battu dernièrement au quatrième round par Harry Lewis, champion du monde.

Où est-il le temps où les boxeurs de cinquième ordre d'Angleterre remportaient des victoires faciles sur nos meilleurs hommes! Aujourd'hui, les organisateurs sont obligés de faire appel aux champions d'Outre-Manche. C'est ainsi que nous assisterons ce soir au match Johnny Summers-Eustache.

Il est inutile d'insister sur l'intérêt de cette rencontre. Les sportsmen connaissent la valeur de Johnny Summers. Après avoir été le plus remarquable poids léger d'Angleterre avec Fred Welsh et Jim Driscoll, il est passé depuis peu dans l'armée des welter-weight. Il rencontra récemment le champion du monde de la catégorie, Harry Lewis. A vrai dire, à la suite des succès d'Eustache sur Darkey Haley, sur Joe Fletcher, etc., il est permis de concevoir les plus légitimes espoirs.

Mais cependant, la tâche semble cette fois un peu dure. Non pas seulement parce que Summers est un vieux routier du ring, un boxeur scientifique, frappeur et résistant, mais parce que son antagoniste, se rendant compte du travail qui lui est imposé, n'aura peut-être plus cette belle confiance en soi, cause de tant de succès. J'espère qu'il saura réagir et qu'il s'apercevra qu'il n'y a que le premier coup qui coûte. Lorsqu'il aura vu qu'il est de taille à faire bonne figure devant l'Anglais, il reprendra sa belle furia que nous admirions tant. Pourvu que ce soit avant que l'irréparable n'ait fait son œuvre.

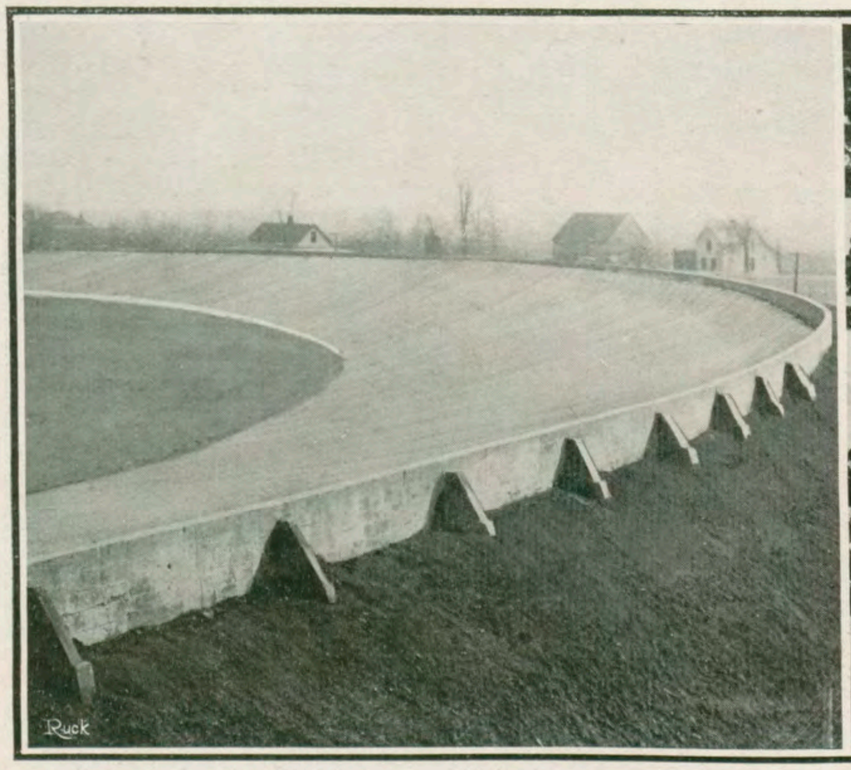
Quoi qu'il en soit, ce match fait le plus grand honneur à Eustache. Ce soir, nous aurons la réponse à la question posée si souvent : « Que peuvent faire nos meilleurs hommes contre les vrais champions? »

Et si nous avons un welter-weight dans ce cas, nous possédons encore des hommes capables de tenir tête aux virtuoses des autres catégories; tels sont Moreau, Hogan, Piet, Carpentier, Ledoux, Paul Thil, de Ponthieu, Poésy et peut-être bientôt, Marthuin.

J. M.

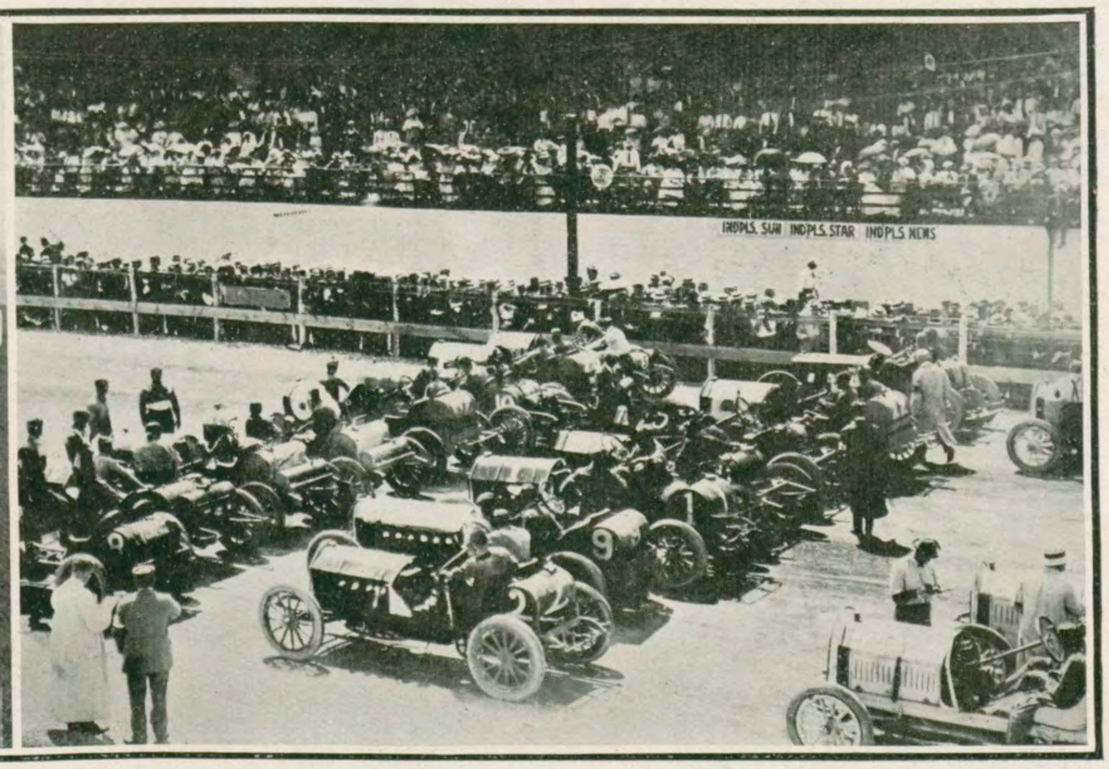
LE CIRCUIT D'INDIANAPOLIS

Si les grandes épreuves d'automobiles ont disparu de France, elles sont toujours en honneur en Amérique. Mais la façon dont on les dispute, sur des pistes semblables à des vélodromes, ne doit pas nous les faire regretter



Un virage de l'autodrome.

Ce virage a un rayon de 500 mètres et, dans sa partie le plus élevée, est à cinq mètres du sol. La vitesse exigée pour le Circuit d'Indianapolis est de 120 kilomètres minimum à l'heure.



Un départ impressionnant.

Cette épreuve réunit un lot de 22 concurrents au départ. Là, plus de signal de minutes en minutes. Tous partent au même moment. C'est dire que les accidents ne sont pas rares sur de semblables autodromes.

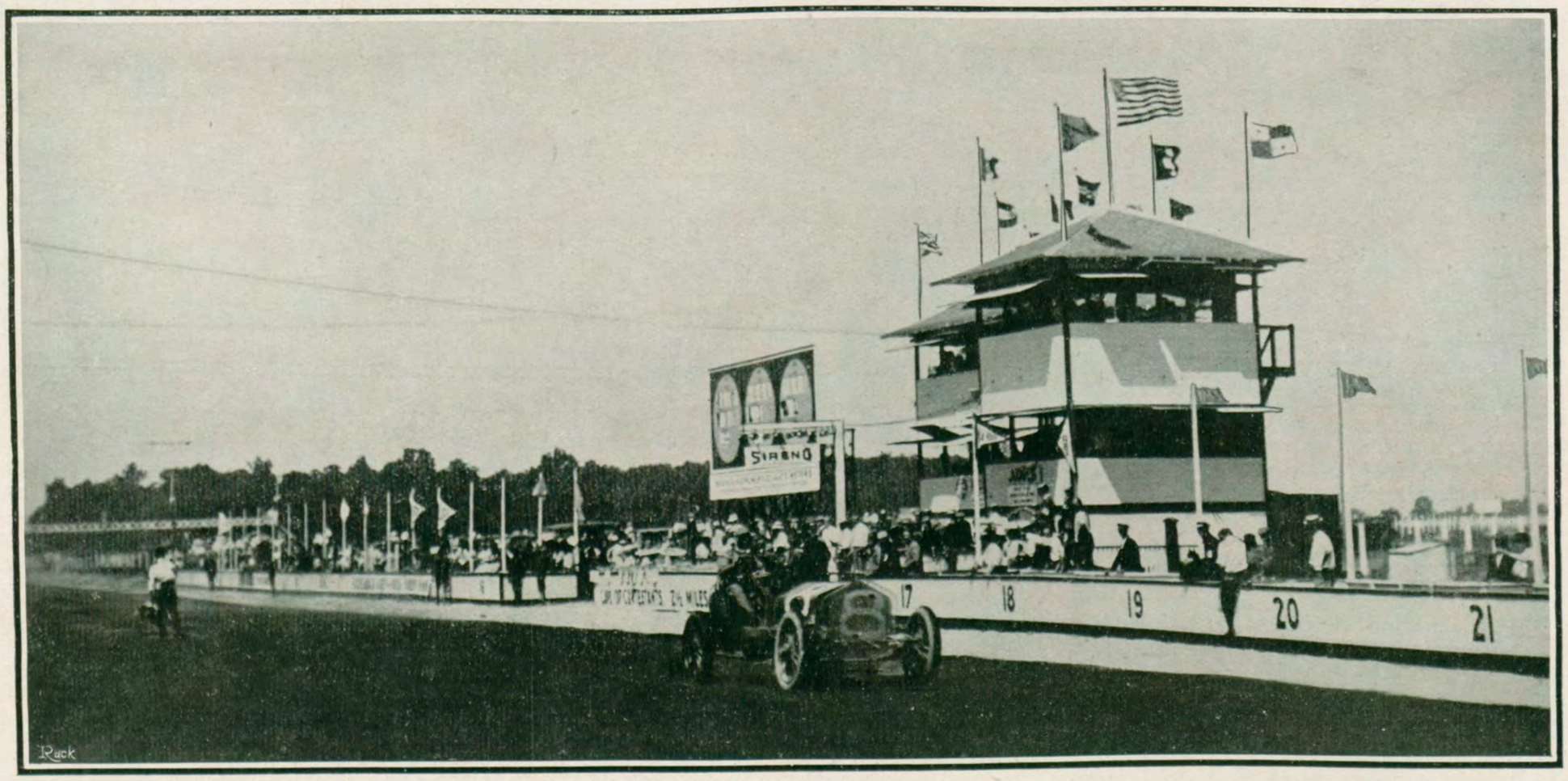
Où sont nos courses d'automobiles d'antan? Où est-elle cette émulation que provoquait à diverses reprises chaque année l'organisation des meetings? Il semble que nous ne les reverrons plus ces beaux jours, qui firent tant pour les véhicules mécaniques, relégués maintenant au rang de vulgaire moyen de locomotion. Souhaitons que quelques courageux sportsmen prennent l'initiative de nous ramener à cette époque. Mais cette hypothèse semble des plus problématiques.

En Amérique, au contraire, il existe d'un bout de l'année à l'autre de nombreuses courses auxquelles prennent part de nombreuses automobiles. Toutefois nous ne pouvons guère envier le sort des spectateurs d'Outre-Atlantique. Il est rare en effet que ces journées ne soient endeuillées par la mort de quelques personnes.

Pour satisfaire le goût du public, de nombreux autodromes ont été installés de façon à permettre aux assistants de ne perdre aucune des péripéties du parcours. Et, comme ces pistes sont plus aptes aux courses de bicyclettes, c'est vous dire que les victimes ne sont pas rares.

Le 27 mai sera disputé le Circuit d'Indianapolis. Cette épreuve internationale se courra sur 800 kilomètres et sera dotée de 125.000 fr. de prix. Le premier touchera 50.000 francs, le second 25.000 francs, etc... La piste constitue un circuit fermé de 4 kilomètres, les virages ont un rayon de 500 mètres et une hauteur de 5 mètres. Or, les conditions de l'épreuve exigent une vitesse minimum de 120 kilomètres à l'heure. Le poids de la voiture ne devra pas dépasser 1.050 kilogrammes.

Vous voyez donc que le danger est assez grand. Sur une piste aussi réduite, où une



Une arrivée à Indianapolis.

Johnny Aitken, remporte le National, l'une des plus importantes épreuves disputées à Indianapolis. Il passe devant la tribune des juges et de la presse, après avoir triomphé.

Johnny Aitken.
Johnny Aitken, surnommé le Chanceux, *est un virtuose des courses d'automobiles sur piste grâce à son adresse.*

C. B. Baldwin.
C. B. Baldwin, l'un des plus réputés conducteurs d'Amérique, courra le Circuit d'Indianapolis.

vitesse de 120 kilomètres est exigée et où le nombre des concurrents n'est pas limité, il est probable que quelques accidents ne seront pas pour nous étonner.

Et pourtant, selon les nouvelles envoyées d'Indianapolis, les délégués de l'*American Road Builder's Association*, après une attentive inspection de la piste, auraient déclaré que c'était là le plus merveilleux et le plus rapide autodrome, qu'il était le mieux construit et le plus scientifiquement conçu de tous ceux qui ont été élevés en Amérique.

Ce serait d'ailleurs également l'opinion des grands conducteurs qui y auraient conduit leur voiture à des vitesses de plus de 160 kilomètres à l'heure. Ray Harraen, Johnny Aitken, « WildBob » Burman, Louis Chevrolet, Lewis Strang entre autres se sont souvent distingués sur cette piste qu'ils considèrent comme la perfection même.

Le Circuit d'Indianapolis est destiné à devenir une épreuve classique et les organisateurs ont fait appel aux grandes marques françaises, allemandes et italiennes. Il reste à savoir si celles-ci se laisseront tenter. Un bureau spécial a été établi à Berlin pour assurer les engagements européens. Il est évident qu'outre la beauté du prix, la firme victorieuse trouvera de nombreux clients en Amérique. Seize concurrents sont déjà engagés. Le fameux Louis Strang a le numéro 1. Baldwin, « Happy Johnny » Aitken, le roi des courses sur autodromes sont des partants certains

Cette épreuve constituera, sans nul doute, l'une des plus belles qui aient été organisées, tant par la valeur des allocations que par l'originalité du spectacle et l'adresse des conducteurs. Il ne nous reste qu'à souhaiter qu'elle ne soit pas l'une des plus meurtrières.

Faire du sport est parfait, mais souvent on risque de tuer des conducteurs. Espérons qu'à Indianapolis aucune catastrophe ne sera enregistrée. J. M.

Carl G. Fisher.
Président du Comité organisateur du Circuit d'Indianapolis.

LE RACING CLUB DE FRANCE BAT LE STADE FRANÇAIS

Un épisode du jeu.
Un Stadiste vient de recevoir le ballon sur un coup de pied des adversaires, il va tenter de s'échapper, mais les joueurs du Racing qui ont suivi ne lui en laissent pas le temps.

Un plaquage en touche
Les avants du Stade qui dominent ordinairement leurs adversaires, trouvèrent une résistance acharnée. Elle se manifesta surtout à la touche qui fut jouée très durement, les plaquages y furent très fréquents.

Une touche
La touche fut très bien jouée de part et d'autre; les stadistes, plus grands que leurs adversaires avaient un certain avantage que ceux-ci compensèrent par leur activité. Au Stade Français, il manquait deux des meilleurs avants.

Une interception de passe.
Le jeu fut très vif, le Racing, quoique doté de lignes arrières souples et vites, se vit souvent ravir le ballon par des adversaires acharnés qui gênaient beaucoup les combinaisons.

Le jeu des avants
La partie présenta un caractères auquel on était bien loin de s'attendre, le Racing faisant jouer ses avants et le Stade ses lignes arrières, ce qui perdit le Stade en l'absence du capitaine Communeau.

Le terrain du Polo de Bagatelle fut envahi dimanche dernier par l'habituelle et élégante cohue spectatrice des matches Stade-Racing.

Le Racing a gagné par deux essais, dont un transformé en but, à un seul essai du Stade, après une lutte qui fut tout à l'avantage du vaincu dans la première mi-temps, mais bien plus encore à celui du vainqueur qui, dans la seconde, égalisa d abord et marqua son deuxième essai juste avant la fin.

Certains ont prétendu avant le match que le Racing dominerait avec ses lignes arrières et le Stade avec ses avants. Pauvres de nous! C'est juste le contraire qui s'est produit, comme d'ailleurs ce fut le cas lors du match aller qui mit aux prises les deux mêmes adversaires. A cela, rien d'étonnant puisque le Stade, dont on connait la méthode, joue à sept avants.

Le vieux Louis Dedet, toujours fidèle à sa vieille et énergique méthode qui consiste à avoir une ligne d'avants suivant bien et composée de « bombardiers» qui dribblent, enfoncent, n'explique pas autrement la défaite de son club :

« Les Zélandais, dit-il, eux-mêmes ne m'ont pas prouvé la supériorité de leur méthode. Ils jouaient plus vite que tous les autres; là est le seul secret de leurs succès. Mais ils se laissaient aussi marquer des points et le jeu à sept avants est absolument éreintant. Aussi, vous voyez toujours le Stade maintenant faire à peu près bonne figure au début de la partie et puis après, les avants, auxquels on a imposé une tâche au-dessus de leurs forces, ne suivent plus et quand la débandade se met dans cette ligne, c'est la porte ouverte à la débâcle.

« Je suis ennuyé et énervé, car nos avants ont mal marché. Pas une seule fois ils n'ont eu le ballon en mêlée. Ce fut déplorable. En arrière, nous avons fait ce que nous avons pu, avec quelques maladresses fâcheuses ». Duval, modeste, étant la clef des lignes arrières, n'a pas voulu dire que celles-ci avaient bien joué, disons-le pour lui. Il ajouta cependant : « Les trois quarts du Racing n'ont pas été extraordinaires, étant donné toutes les occasions qu'ils ont eues de se montrer sous un jour favorable. Peut-être, si nous avions eu en avant Communeau et Legrain, aurions-nous gagné. Le résultat est là, n'ergotons pas et félicitons-nous de l'arbitrage qui fut net et impartial. »

Lasne, lui est content, car il espère bien que le Stade battra le S. C. U. F. ce qui donnerait la victoire au Racing. Son rôle est fini maintenant et il n'est plus que le spectateur impuissant d'une lutte dans laquelle il a de grands intérêts.

Victor Lefèvre.

Dimanche prochain nous saurons quel est l'heureux gagnant du Championnat de Paris! Racing Club de France ou Sporting Club Universitaire?

D'après les rencontres précédentes, le Sporting devrait faire une petite promenade de santé, mais rien n'est moins prudent que de se fier aux résultats sur le papier, nous en avons encore eu la preuve dimanche dernier.

En tout cas il est une chose certaine, c'est que c'est véritablement la première fois que le titre est disputé avec autant d'acharnement.

Pendant de longues années, le championnat de Paris n'a été qu'une course où deux mêmes clubs prenaient tour à tour la première place, aussi malgré toutes les plus jolies rencontres que pouvaient nous fournir ces deux sociétés, le public se désintéressait-il d'une compétition qui manquait d'imprévu.

Maintenant tout est changé, un troisième larron est venu, et par un travail acharné, de brillantes victoires, il s'est montré l'égal des meilleurs, et capable de ravir à son tour le championnat de Paris.

Depuis plusieurs années déjà qu'il convoite ce titre envié, le Sporting Club Universitaire de France a fait trembler souvent les vieilles phalanges du Racing et du Stade, mais, malgré tout leur courage, les Scufistes n'ont pu voir jusqu'à présent le succès couronner leurs efforts.

Aujourd'hui de dangereux qu'ils étaient, ils sont devenus tout à fait menaç nts et se sont imposés cette année comme favoris! Seront-ils champions?

Au point de vue sportif, c'est la meilleure chose qui puisse arriver, ce serait montrer aux jeunes sociétés ce que peuvent le courage et la confiance en soi et leur fera comprendre que par le travail on peut devenir l'égal du plus fort.

Déjà d'ailleurs l'exemple a été suivi; la vaillante équipe de Vaugirard, hier encore peu connue, a fourni une saison des plus brillantes; ne succombant que de fort peu devant les meilleures équipes; elle fera certainement beaucoup mieux la saison prochaine et qui sait si elle ne suivra pas les traces de son aîné, le S. C. U. F.

Enfin, le Championnat de Paris devient de plus en plus intéressant, il le sera bien plus encore lorsque trois ou quatre équipes pourront prétendre au titre avec succès et que l'exemple du Scuf sera suivi.

Et maintenant, pour cette saison, comme disent les boxeurs en s'abordant sur le ring, « que les meilleurs gagnent ».

Jean Auger.

Les Concours Internationaux du Club Alpin

1

2

3

4

5

1. L'équipe de l'Union Athlétique Morézienne, gagnant la course de fond par équipes, 33 kilomètres en 3 h. 21 m. 35 s. — 2. L'U. A. M. au départ. Pour la première fois, les Français ont triomphé dans une épreuve internationale de skis. Le Suédois Schumann — victime il est vrai d'une chute au 1er tour — s'est, en effet, classé 4e. — 3. L'équipe italienne du lieutenant Bolea, 3e alpins, qui a fait le meilleur temps dans l'épreuve militaire, 4 h. 47 m. 24 s. — 4. Un arrêt de Christiania. — 5. Un saut du Docteur Mertz de Bâle, classé 2e, dans l'épreuve.

LES CONCOURS DU LIORAN

Une équipe d'alpins pendant la course de fond militaire.

La course de fond militaire comprenait un parcours très accidenté, qui devait s'effectuer avec le chargement complet ; on vit souvent l'officier qui marchait en tête soulager un de ses équipiers de son sac ou de sa carabine. A droite, une descente près du tunnel du Lioran.

Killen, champion norvégien.

Le norvégien Magne Killen exécuta au cours du meeting du Lioran plusieurs sauts dans lesquels il fit preuve d'un style remarquable.

Un passage scabreux.

Sur le parcours de vitesse se trouvait un passage à gué de l'Allagnon. Une pierre couverte de neige est un bien mauvais support pour le ski.

LE CHAMPIONNAT DE PARIS DE CROSS

1

2

3

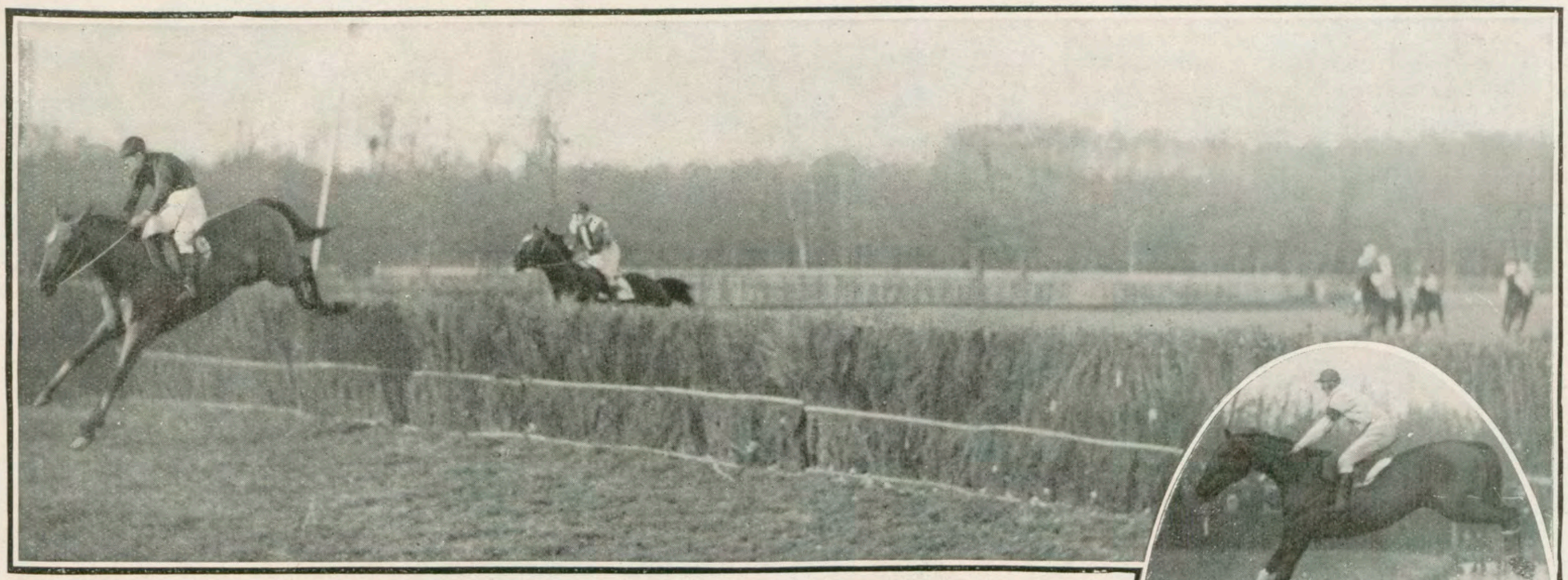
4

5

LES DIVERSES PHASES DU CROSS

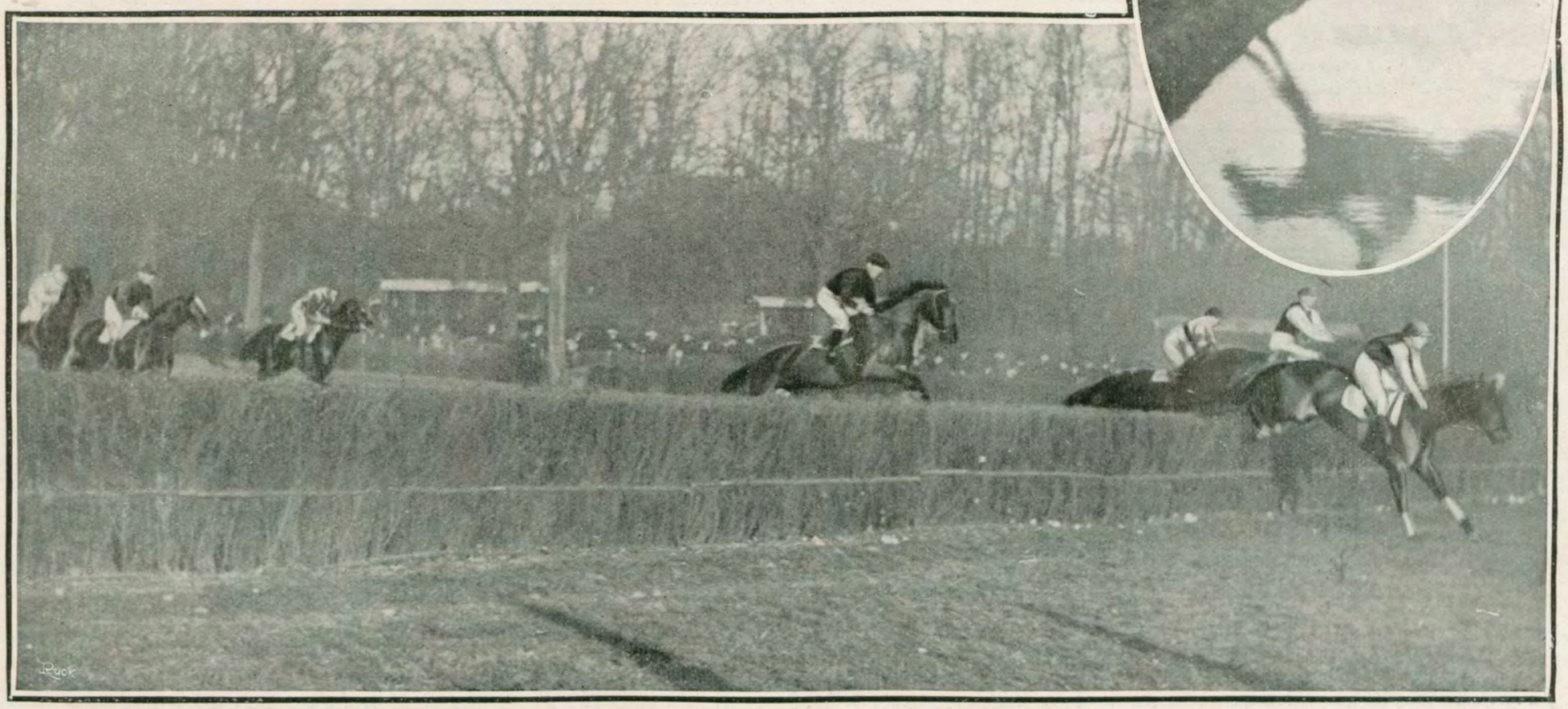
1. La descente de la butte : Lizandier et Keyser précédent Dudand, Lamorille, Dumonteil. — 2. Lizandier précéde Keyser. — 3. Keyser se fait emmener par Lizandier sur l'hippodrome d'Achères où ils viennent de rentrer. — 4. Keyser part aux 120 mètres et prend plus de 30 mètres sur Lizandier. Il gagne, couvrant les 15 kilom. 200 du parcours en 57 m. 47 s. — 5. L'arrivée de Ballon, 3e en 57 m. 52 s. 4/5. Blessé par un soulier, il dut le retirer pour finir.

LES COURSES D'AUTEUIL



Le Prix Kerym (Haies, 3.800 m., 15.000 francs). Auteuil, 19 Février.

Tournelle s'est élancée en tête. En face, elle précédait Lollipop, Serpenteau et Akbar II. Après les tribunes, Lollipop passait première devant Thésée et Tournelle.



Un saut dans le Prix Kerym.

Lollipop, à M. Ch. Liénart (Heath) l'emportait d'une longueur et demie sur Thésée. Tournelle était troisième à huit longueurs. — A droite, le saut de la rivière par Trudon dans le Prix de Billancourt (Steeple, 4.200 mètres, 15.000 francs) gagné par Saint-Potin.

Les Grands Concours de la *Vie au Grand Air*

Nous avons été bien inspirés en proposant, cette année, des concours à nos lecteurs. D'après le nombre imposant des réponses qui nous sont parvenues à l'occasion du premier de ces concours, nous nous sommes rendu compte de l'immense succès que cette innovation a remporté auprès de nos lecteurs. Nous sommes heureux de l'empressement qu'ils ont mis à prendre part à ce tournoi éminemment sportif.

Nous donnons aujourd'hui le sujet du second concours.

DEUXIÈME CONCOURS

1re QUESTION : *Quel sera le vainqueur du Cross des Cinq Nations?*

2e QUESTION : *Quel sera le premier Français classé et quelle sera sa place?*

3e QUESTION : *Quelles seront les places des divers Français qui prendront part à cette épreuve internationale?*

CE CONCOURS SERA OUVERT LE 25 FÉVRIER. — IL SERA CLOS LE 15 MARS A MIDI.

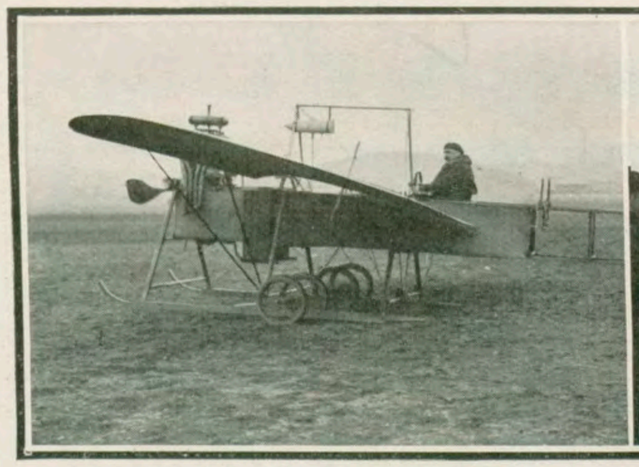
Comme pour tous les autres concours, les prix suivants seront attribués à cette épreuve :

1er prix : 50 FRANCS EN ESPÈCES.
2e prix : 6 volumes reliés de *Sports-Bibliothèque.*
3e prix : 3 volumes reliés de *Sports-Bibliothèque.*
4e prix : 2 volumes reliés de *Sports-Bibliothèque.*
5e prix : 1 volume relié de *Sports-Bibliothèque.*
Du 6e au 10e prix : 1 volume broché de *Sports-Bibliothèque.*

Nous rappelons que notre série de dix concours se terminera par un Concours d'Honneur auquel ne seront admis que les dix premiers de chacun des dix concours. Le 1er prix de ce Concours d'Honneur sera de :

500 FRANCS EN ESPÈCES.

Toutes les réponses doivent être adressées à la *Vie au Grand Air*, 90, Champs-Elysées, avec la mention *Concours de la Vie au Grand Air.* Tout concurrent doit joindre à sa réponse le bon de concours qui se trouve à la page IV des annonces.



Louis Loste a volé à Issy-les-Moulineaux sans avoir fait aucun apprentissage.

Les officiers aviateurs De Rose, Bellanger, Conneau et Princeteau à l'arrivée de leur nouveau raid Paris-Biarritz et retour.

Louis Bréguet, continuant ses beaux vols, initie Mme Louis Bréguet aux douceurs de l'aviation.

Le Baron de Zuylen, président de l'Automobile-Club de France, est nommé Chevalier de la Légion d'honneur.

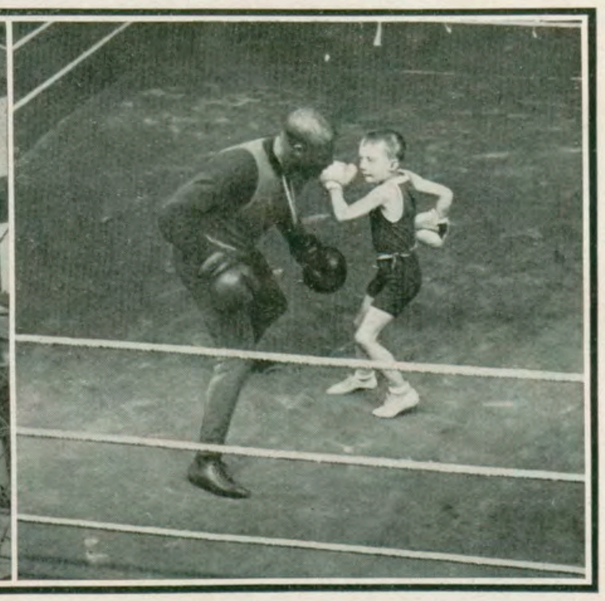
Pierre Gougenheim âgé de 19 ans, le plus jeune des pilotes de chez Henry Farman.

A Colombes, le Sporting-Club-Universitaire de France, triomphe du Sporting-Club de Vaugirard, par 19 points à 2, après une jolie partie menée par le Sporting de bout en tout.

Gobert, le nouveau champion de France de tennis simple, courts couverts, qui a battu Decugis.

Cody, détenteur de la Coupe Michelin, attribuée à l'appareil de fabrication anglaise ayant fait le plus grand vol en 1910.

Bregi, continue son entraînement sur le Canard, *avec lequel il tentera le raid Nice-La Corse. Dans un de ses vols journaliers il emmène une passagère, Mme Guillemet-Jamont.*



Le célèbre boxeur nègre Sam Langford, s'entraîne avec un poids très mouche, en vue de son match avec Bill-Lang.

Résultats Techniques du 14 au 19 Février ⌀ Spectacles sportifs de la Semaine.

AÉRONAUTIQUE

Mardi 14 Février. — Reims. — Busson bat les records du monde avec passager, volant 98 kilom. 739 dans l'heure.

ATHLÉTISME

Dimanche 19 Février. — Football Rugby. — Polo Club de Bagatelle. — Le Racing Club de France bat le Stade Français par 8 points à 3.

Colombes. — Le Sporting Club Universitaire bat le Sporting Club de Vaugirard par 19 points à 3.

Bordeaux. — Le Stade Bordelais bat Comté de Northumberland par 30 points à 0.

Nantes. — Le Stade Nantais bat le Cercle Amical par 30 points à 0.

Dimanche 19 Février. — Football Association. — Club Français bat Club Athlétique de la Société Générale par 2 buts à 0.

Colombes. — Association Sportive Française bat Racing Club de France par 5 buts à 2.

Gentilly. — Etoile des Deux Lacs bat Patronage Olier par 1 but à 0.

Vitry. — (F. C. A. F.). — Equipe représentative de Paris bat Equipe de l'Aisne par 9 buts à 2.

Dimanche 19 Février. — Course à pied. — Radigue se classe premier dans le Challenge Doyen.

Achères. — Championnat de Paris de cross-country. — 1. Kayser; 2. Lizandier; 3. Ballon; 4. Versel.

Hockey. — Le Racing Club de France bat le Paris-Université-Club par 4 buts à 0.

Samedi 18 Février. — Wonderland de Paris. — Boxe. — Durey bat Dumas aux points. — Grassi bat Cuny. — Willie Gould bat Poësy aux points. — Paul Thil et de Ponthieu font match nul en 20 rounds.

Tennis. — Championnat simple. — Gobert bat Decugis 9/7, 6/2, 4/6, 6/4.

CYCLISME

Dimanche 19 Février. — Palais des Sports. — Handicap 1000 mètres. — 1. Dupuy; 2. Germain.

Brassard de vitesse 1000 mètres. — 1. Dupré; 2. Friol.

Prix Mac Léan. — 50 kilomètres derrière motocyclettes. — 1. Guignard; 2. Walthour.

HIPPISME

Dimanche 19 Février. — Auteuil. — *Prix de Billancourt* (steeple chase) 15.000 francs. — 4.500 mètres environ. — 1. Saint-Potin, à M. Champion; 2. Henri IV, à Mme Procureur. — P. M. : Gag. : 21 fr.; pl. : 18 fr. 50 et 28 fr. 50.

Prix Keym (Courses de haies) : 15.000 fr. — 3.800 mètres environ. (Parcours n° 7.) — 1. Lollipop, à M. Charles Liénard; 2. Thesée, à M. Mathieu Goudchaux. — P. M. : Gag. ; 29 fr. ; pl. : 16 fr. et 31 fr.

Prix Recruit II (Courses de haies handicap) : 5 000 fr. — 3.100 mètres environ. (Parcours n° 4.) — 1. Val d'Amour à M. Veil Picard; 2. Mutchikoak à M. Rigaud. — P. M. : Gag. : 20 fr.; pl. : 15 fr. et 26 fr. 50.

SPECTACLES SPORTIFS

Dimanche 26 Février. — Courses à Auteuil.

Dimanche 26 Février. — Palais des Sports. — Championnat d'Hiver.

Colombes. — Championnat de Paris de Football Rugby. — Stade Français, contre Sporting-Club-Universitaire de France.

Mercredi 1er Mars. — Gala de boxe au profit de la Mutuelle des Boxeurs.

RECTIFICATION

Dans notre numéro du 21 janvier à propos du match Sporting Club Universitaire de France-Stade Nantais nous avons publié une légende inexacte que nous nous empressons de rectifier.

Nous y disions ceci : « Vezzani du Sporting vient de passer Galliot, mal arrêté par un Nantais va éviter Percy Bush et sur un avant se laisse tomber derrière la ligne de buts adverse marquant un essai qui sera des plus contestés. »

Cet essai n'a pas été accordé par l'arbitre Frantz Reichel, pour la raison suivante : Sur un coup de pied de l'arrière, Aubry de Nantes, l'un des trois quart Nantais touchait le ballon, les avants du Sporting se trouvant en jeu s'emparèrent du ballon, Vezzani passe à Pichereau qui courant vers la ligne de but repasse à Vezzani légèrement en avant. Vezzani, quoique saisi à la tête, réussissait à se dégager, fonçait et marquait l'essai que l'arbitre refusait d'accorder.

MA VIE ET MES COMBATS [1]

Par JACK JOHNSON, champion du monde.

Jack Johnson fait le récit de ses premiers combats importants. Il rappelle ses rencontres avec le nègre Sam Mac Vea qui se terminèrent par trois victoires successives, dont une par knock-out.

CHAPITRE X

Je continue mon éducation

Au début de 1903, j'étais en Californie J'avais été assez heureux pour m'assurer de nombreux amis sur la côte du Pacifique. Beaucoup d'entre eux étaient anxieux de savoir ce que j'étais capable de faire sur le ring. Comme bien vous le pensez, j'avais autant de désir qu'eux de montrer ce que j'avais appris à l'école des coups durs, dont j'avais suivi les cours avec régularité depuis quelques années. De plus, je savais que ma réputation d'être un « couard » avait traversé le continent et j'avais à cœur de donner le plus formel démenti à cette assertion.

Il ne fut pas très difficile aux organisateurs de me faire signer un match avec Denver-Ed. Martin, quoique la bourse ne fût pas des plus alléchantes. Après de nombreux jours perdus par suite des difficultés provoquées par les partisans de Martin, il fut décidé que l'affaire se disputerait le 3 février à Los Angelès. Ed. avait un splendide record à son actif et je savais que ce match valait un voyage de un ou plusieurs milles. Me basant sur tout ce que j'avais entendu dire sur mon rival, je savais que c'était un homme différent de tous ceux que j'avais jusqu'alors rencontrés. Il possédait la reputation de combattre tel un cyclone. J'en conclus que j'allais enfin avoir l'occasion impatiemment attendue de mettre ma science à contribution.

Je ne me trompais pas. Dès la première minute, je me rendis compte que j'avais en face de moi l'un des plus beaux échantillons de race de couleur qui ait jamais pénétré dans un ring. Il avait cinq ans de plus que moi. Nous avions à peu de chose près le même poids et la même taille. C'était un pugiliste qui avait de nombreux partisans lors de chacune de ses rencontres. Il avait été merveilleusement entraîné dans le but de mettre fin à mes prétentions aux championnats divers. Je remarquai dans ses yeux toute la résolution qu'il était capable d'avoir pour me battre. Et son attitude cependant était souriante comme celle d'un *paquet de chips* placé devant un gagnant au poker. Il me serra la main avec une grande cordialité à la façon d'une présentation dans un salon. Malgré cette affectueuse contenance, je me souvenais du hook du droit que Joe Choynski m'avait placé lors du premier match important de ma carrière. Et ce cuisant souvenir ne manquait pas de me rappeler à la réalité des choses. Il fallait que cette fois-ci je ne sois pas victime de semblable coup.

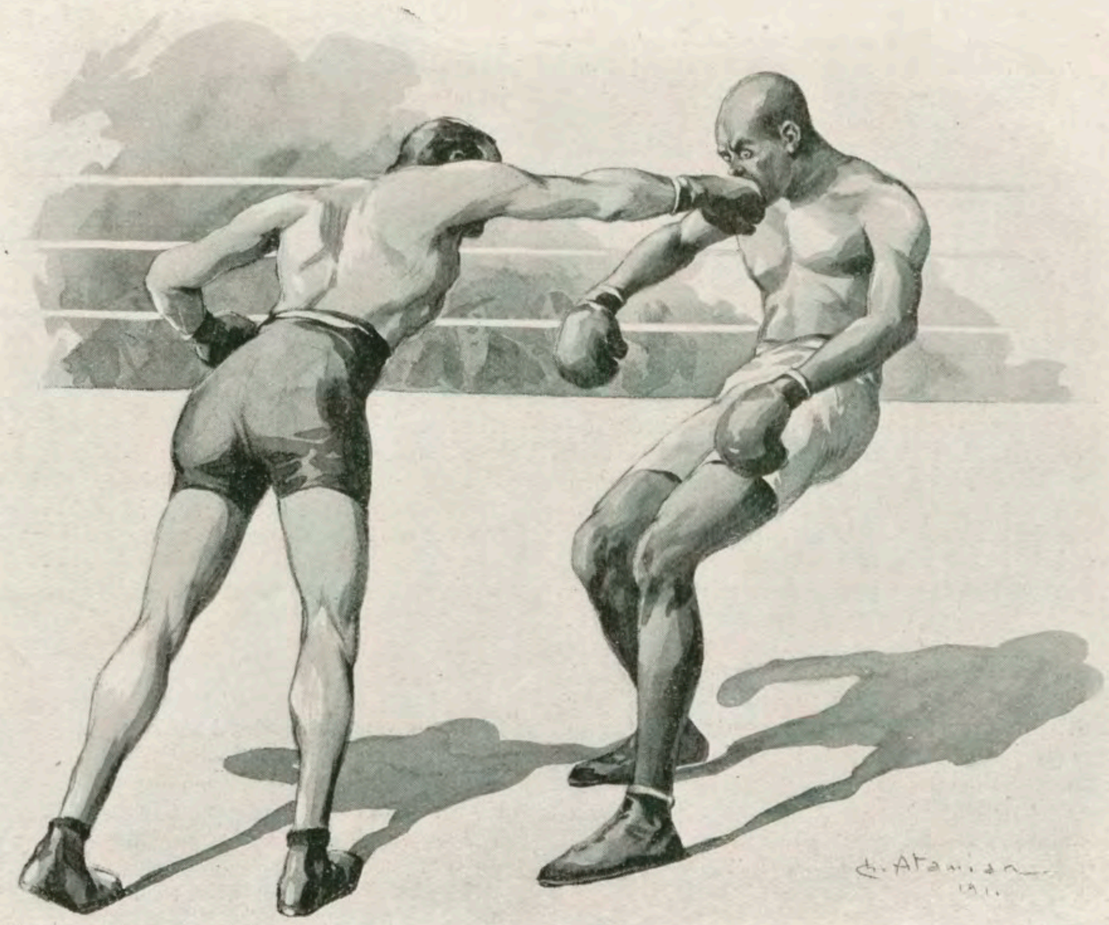
— Je regrette d'avoir à renverser une petite chose aussi mignonne et aussi charmante que vous, me dit-il, en riant d'un air méprisant quoique affable.

— Ne vous occupez pas de ça, répondis-je. Quand j'aurai fini avec vous, mon petit ami. il se pourrait fort bien que vous fussiez beaucoup plus joli que vous ne l'êtes en ce moment! Je le souhaite d'ailleurs pour vous!

La première reprise ressembla plus à un bal masqué qu'à un combat de boxe. Nous fîmes tous les deux, plus de six à sept fois, sur la pointe des pieds, le tour du ring sans oser nous approcher. Chacun essayait d'engager l'autre à l'attaquer. Finalement, Ed. se précipita et parvint à me donner une *caresse d'amour* sur le nez, dont le résultat fut un gentil saignement de nez.

— *Many thanks*, lui criai-je de mon coin au repos. J'ai tellement de sang dans les veines que j'ai toujours l'habitude de me faire saigner par mon médecin avant de monter sur le ring. J'ai justement oublié de le faire aujourd'hui et je vous remercie infiniment d'avoir bien voulu remplir cet office.

La foule se tordit de rire à cette réponse.



Je me souvenais du hook du droit que Joe Choynski m'avait placé lors du premier match important de ma carrière.

Ed. lui-même ne put s'empêcher de se laisser gagner par l'hilarité générale.

Dans la seconde reprise ; nous continuâmes à danser le *two-step*. Je dois avouer que le public ne semblait pas prendre un grand intérêt à ces évolutions. Et de tous les côtés de la salle retentirent ces mots :

— Assez de cake-walk ! assez de cake-walk !

A ce moment, Ed. parvenant à s'élancer sur moi comme un ouragan, me déposa sur la joue gauche un terrible crochet dont la force dut suffire à lui casser les os métacarpiens. Dans tous les cas, ma joue se souvint longtemps de ce choc.

Et elle s'en souviendra, certes !

La facilité avec laquelle j'avais été atteint donna trop de confiance à mon adversaire et je répondis par un coup de masse qui fit répandre trois de ses dents de devant sur le tapis feutré du ring. Et j'étais désolé pour lui : elles étaient si délicieusement jolies avec leur capuchon en or ! Je vous réponds qu'elles n'ajoutaient rien à sa beauté : heureusement pour lui. Les spectateurs firent comme moi : ils trouvèrent cet incident fort joyeux.

Ce n'est qu'au cours de la douzième reprise que nous commençâmes à travailler réellement. Jusque-là, ce n'avait été que des coups espacés de part et d'autre.

Les honneurs avaient été égaux. Quoique saignant tous deux de divers côtés, ni l'un ni l'autre ne semblait à bout. Bien au contraire. Toutefois il me sembla — et ce fut avec un réel plaisir que je m'en aperçus — que Denver se trouvait dans l'impossibilité de me frapper avec assez de force pour mettre fin au combat. Par conséquent, je pouvais prendre confiance et me fier à ma tactique habituelle, c'est-à-dire gagner aux points. Je prenais un réel plaisir à ce petit jeu et le public assista à un très beau combat.

Je ne voyais nullement la raison qui aurait pu me pousser à l'arrêter avant le nombre de reprises convenu. A la dix-septième reprise Ed. était essoufflé, tel un phoque. Il avait répandu tant de sang qu'à chaque repos, plusieurs hommes devaient nettoyer les traces qui ruisselaient sur son anatomie. Je mis toute la science que je possédais à fignoler mon travail. Du treizième au vingtième round, j'empêchai mon adversaire de me toucher. A la fin du match, j'obtins la décision aux points. Par ses acclamations et ses longues ovations, les spectateurs prouvèrent leur satisfaction et même leur enthousiasme. Ed. et moi nous nous quittâmes très amis.

— Vous êtes certainement le meilleur de nous deux, Mistah Johnson, m'avoua Denver Martin, et je considère comme un très grand honneur de vous avoir rencontré.

A partir de ce jour prit fin ma réputation de poltron. J'avais prouvé que si j'étais entré dans le métier de boxeur, c'était pour y rester et que j'étais aussi jaloux d'être un fighter honnête que n'importe quel autre homme noir ou blanc.

Tous ceux qui avaient mis leur confiance en moi étaient ravis de ma victoire et m'engagèrent à continuer mon ascension vers les échelons supérieurs.

Avant la fin de la semaine, j'avais signé pour rencontrer Sam Mac Vea, le grand boxeur de couleur qui est devenu depuis l'idole du public français.

Le combat devait se disputer dans le ring où j'avais déjà remporté ma victoire sur Ed. Martin. La date en était fixée à trois semaines plus tard. Je n'eus pas le temps de me reposer. Dès le lendemain de ma rencontre, je reprenais mon entraînement qui consistait surtout à faire trois bons repas par jour, ce qui me changeait étrangement de l'époque où je regardais avec envie les pauvres qui se délectaient d'un plat de haricots dans les rues de Boston. Je faisais assez d'exercice d'ailleurs pour obtenir un terrible appétit. Je n'avais pas

(1) Voir les numéros 644 et suivants.

encore à me préoccuper de devenir trop gros. Je savais parfaitement que Sam Mac Vea était un homme très dur à battre. Je l'avais vu à diverses reprises faire du sparring au club et j'avais constaté qu'il connaissait la boxe mieux que tous les pugilistes que j'avais rencontrés, à l'exception de Joe Choynski. Il était plus lourd que moi et très vite sur ses jambes.

Néanmoins, avant qu'il ait atteint la dixième reprise de notre match, le 27 février, je sentais très bien que j'avais gagné la décision aux points et que je n'avais plus à me donner de mal. Nous continuâmes jusqu'à la vingtième reprise et j'obtins la victoire aux points.

Après la rencontre, plusieurs critiques se laissèrent aller à dire que nous nous valions et que la chance seule pouvait faire pencher la balance en faveur de l'un ou de l'autre. Cette remarque me fit rire largement : je savais fort bien qu'il m'aurait été très facile de finir la rencontre après la douzième reprise si je l'avais voulu. J'avais préféré terminer le match avec science et c'est ce que j'avais fait.

Cette opinion, émise par certains journalistes, encouragea Sam et ses partisans. Ils furent dès lors très anxieux de signer un nouveau match avec moi. C'est ce qui fut fait presque aussitôt. J'attendis seulement qu'on ait obtenu l'argent nécessaire pour offrir une bourse suffisante. La rencontre fut disputée le 27 octobre et le résultat fut identique. Elle fut même tellement pareille à la première que je vous ferai grâce de vous en écrire le récit.

Malgré cela, Sam Mac Vea et ses amis n'étaient pas contents. Mon adversaire était aussi certain de pouvoir prendre le meilleur sur moi que moi je l'étais du contraire. Il me poursuivit jusqu'au moment où je lui donnai de nouveau l'occasion de me battre et nous nous rencontrâmes à San Francisco, le 22 avril de l'année suivante, dans un match au cours duquel je le mis knock-out à la vingtième reprise.

Ce ne fut qu'à partir de ce moment que tous les sportsmen y compris Sam, se rendirent compte que ce combattant n'était pas de ma classe. Après ma seconde rencontre à Los Angelès, les organisateurs californiens étaient tellement anxieux de me revoir à l'œuvre qu'ils essayèrent partout de me trouver un homme capable de me donner la réplique. Leurs efforts furent vains. Personne ne semblait vouloir me rencontrer sur le ring et je fus obligé de traverser le Continent pour me procurer du travail. Maintenant que j'étais bien établi dans ma profession, il ne fallait pas me rouiller, je partis à Boston où les sportsmen se décidèrent à trouver quelqu'un qui veuille bien me rencontrer.

A cette époque, on parlait beaucoup, dans les milieux sportifs, de Sandy Ferguson. Quelques-uns de ceux qui croient tout savoir voyaient en lui un merveilleux comingman, le successeur certain de Jim Jeffries au titre de champion. Ferguson ne semblait pas tout à fait décidé dès l'abord à signer un match contre moi. Je suppose que la stupide question de couleur était pour beaucoup dans son incompréhensible hésitation. Peut-être, était-ce aussi parce que des amis sincères lui avaient dit le bien qu'ils pensaient de moi et lui avaient raconté ce que j'avais accompli sur la Côte du Pacifique. Le match fut enfin décidé. Et lorsque nous nous rencontrâmes, je m'aperçus que j'avais à faire à un homme puissant certes, mais plus apte à se consacrer à la lutte qu'à la boxe. La besogne fut donc aisée pour moi de le faire passer pour un véritable débutant et d'obtenir une décision incontestable en dix reprises.

Je me rendis alors à Philadelphie pour satisfaire la curiosité de Joe Butler, pugiliste de couleur qui, croyait de la plus extrême facilité de me faire disparaître de l'horizon pugilistique. Trois reprises me suffirent pour montrer à Joseph qu'il avait commis une grossière erreur.

Sandy Ferguson fit alors son apparition dans la ville des Quakers et il voulut faire courir le bruit que je l'avais hypnotisé lors de notre rencontre à Boston. Il ajoutait, sans la moindre modestie, qu'il était bien le réel comingman, le futur champion, le meilleur boxeur du monde auprès duquel Jeffries ne serait qu'un pauvre petit débutant.

Nous nous rencontrâmes alors dans un match de six reprises sans décision. D'ailleurs je n'ai jamais bien compris cette hypocrisie des matchs sans décision que certaines villes des Etats-Unis exigent. Elles n'ont avec la boxe qu'un rapport éloigné.

CHAPITRE XI

MA NOUVELLE RENCONTRE AVEC SANDY FERGUSON. — ENCORE SAM MAC VEA. — MES MATCHES AVEC JOE JEANNETTE.

Je ne peux pas arriver à me rendre compte comment il n'y eut pas de décision dans une seconde rencontre avec Sandy Ferguson à Philadelphie. Quelques-uns de mes amis étaient disposés à faire une enquête à ce sujet, mais je n'avais vraiment pas de temps à perdre pour une telle vétille.

Tous ceux qui ont vu les six rounds du combat ont reconnu que le fameux comingman eut été parfaitement incapable de tenir un round de plus. Il prétendit ensuite qu'il avait les deux mains foulées lors de son entrée sur le ring ; il est certain qu'il se conduisit comme si cela eut été vrai. Je n'aime pas beaucoup avoir l'air de médire de mes adversaires, mais il faut reconnaître que ceux qui avaient présenté Sandy comme le futur titulaire de la ceinture de championnat s'étaient joliment, comme on dit chez vous, mis le doigt dans l'œil.

Bref, Sandy me suivit en Californie et, après ma rencontre avec Sam Mac Vea, je consentis à lui donner une occasion de se réhabiliter, et nous nous trouvâmes à nouveau en présence le 11 décembre à Colma.

(*A suivre*). JACK JOHNSON.

(*Illustration d'Atamian*)

Notes Financières

Dès le 12 novembre de l'année dernière, nous avons dans ces « Notes Financières » suivi le *Nord-Sud*. Nous disions alors que l'ouverture à l'exploitation de cette voie souterraine nouvelle, si utile, si pratique et si confortable, devait amener une élévation progressive du cours des actions. Celles-ci valaient alors 312 francs.

Nos prévisions n'ont pas paru se réaliser tout d'abord. Dans notre article du 3 décembre, nous en avons donné la raison. Un facteur nouveau était survenu : la crainte des inondations. Les cours furent alors hésitants pendant quelques jours. Mais, dès le milieu de décembre, un courant favorable se dessinait, et, peu à peu la plus-value s'est accusée d'abord et accentuée ensuite. Aujourd'hui les actions du *Nord-Sud* s'inscrivent à 335 francs, soit une hausse de 23 francs, représentant environ 7 0/0 du cours pratiqué au moment où nous avons attiré l'attention sur ces titres. Ceux de nos lecteurs qui auront bien voulu nous écouter ne doivent pas le regretter aujourd'hui, d'autant plus que l'ouverture à l'exploitation de sections nouvelles donnera une impulsion nouvelle à un trafic qui se développe tous les jours.

L'émission de l'Emprunt Extérieur 5 0 0 de la République d'Haïti a eu lieu le 17 ct., ainsi que nous l'avons annoncé, par les soins de la *Banque de l'Union Parisienne*, avec un très grand succès.

⁂

Nous avons exposé, dans nos précédents articles, les raisons qui justifiaient l'empressement du public. Nous n'avons rien à ajouter à nos explications, si ce n'est que l'écart entre le prix d'émission et le taux de remboursement doit assurer à ces titres, en raison des perspectives qu'il ouvre, un très bon classement dans les portefeuilles.

Dans notre dernier numéro, nous avons donné les résultats des six premiers mois de l'exercice 1910-1911 de la *Compagnie Générale de Chemins de fer dans la Province de Buenos-Aires*. Nous sommes en mesure d'y ajouter aujourd'hui les recettes du mois de janvier. Elles s'élèvent à 1.093.200 francs, ce qui marque un progrès de 139.100 francs sur le mois précédent (954.100 francs.) et un progrès de 434.600 francs sur le mois correspondant de l'exercice antérieur.

Pour les sept premiers mois de l'exercice, en cours, le total des recettes atteint 6. 554.300 frs., contre 4.772.570 francs pour les mois correspondants de l'année précédente, soit une augmentation de recettes de 1.781.730 francs, soit 37,470 0. Il est à noter que la progression, comme on a pu le voir par le tableau que nous avons publié la semaine dernière et par les chiffres que nous donnons aujourd'hui, se dessine nettement, malgré une récolte médiocre.

⁂

Les actions de « The Spassky Copper Mine Ltd. » sur lesquelles nous avons à plusieurs reprises appelé l'attention de nos lecteurs se maintiennent facilement à 96 francs, malgré la tendance actuelle peu favorable aux affaires minières.

Cette entreprise, dont la production de cuivre est protégée, en Russie, par une prime de 33 liv. st., par tonne, mérite une attention spéciale en raison de ce que :

1° Son actif comprend, outre ses gîtes cuprifères de teneur très élevée, une réserve latente de 440.000.000 de tonnes de bon charbon (houillères de Karagandy) dont le prix de revient à la tonne de 6 shillings est au maximum et dont l'exploitation pourrait bientôt être entreprise sur une importante base pour répondre aux besoins que fera naître la construction du Transsibérien-Sud ;

2° Cette Compagnie, sentinelle avancée à la frontière de la Steppe Kirghise, étudie et s'intéresse aux conditions d'origine aux affaires minières que par sa situation même elle juge dignes de venir augmenter son activité sociale.

Ajoutons que sa production de cuivre pur pour le dernier mois doit, d'après les dernières informations, dépasser 250 tonnes, chiffre qui n'avait pas encore été atteint.

⁂

Nos lecteurs n'ont pas oublié les renseignements que nous leur avons donnés sur l'Est-Asiatique Danois, à l'époque où cette Société a augmenté son capital. Rappelons que cette Compagnie a été constituée en 1897, sous les auspices des plus hautes personnalités du Danemark. Elle a pour objet le commerce avec l'Extrême-Orient et les transports de marchandises, soit pour elle-même soit pour le compte de tiers sur les lignes de navigation qui lui appartiennent. Elle s'est affranchie, pour certaines de ces marchandises qui font l'objet d'un trafic intense, — comme le bois de teck, le ciment de Portland, — de la tutelle des intermédiaires, et elle a constitué des plantations, des scieries et des usines qui lui procurent de larges bénéfices. De même, elle possède des concessions forestières, des plantations considérables de caoutchouc et de cocotiers dont le rendement largement rémunérateur, ira continuellement en progressant.

Les actions au nominal de 500 couronnes (700 francs) ont rapporté, depuis la fondation de la Société, une moyenne de 8 0 0. Lors de l'émission des nouvelles actions destinées à porter le capital de 15 à 25 millions de couronnes, émission qui a eu lieu au cours de 970 francs, nous faisions prévoir une plus-value sérieuse à bref délai. Nous enregistrons donc avec satisfaction le cours actuel de 1.050 francs, justifié par les résultats de l'exploitation, qui permettent d'envisager une augmentation du dividende afférent à l'exercice 1910. Cette dernière éventualité est intéressante non seulement pour les titulaires d'actions anciennes, mais aussi pour les porteurs d'actions nouvelles. On sait en effet que celles-ci, bien qu'émises à la fin de l'exercice, ont droit à la moitié du dividende de 1910.

G.-E. JANIN.

Notes financières, 11, boul. des Italiens. Paris.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. MOTTI.

Le Gérant : CAMILLE LECESTRE.